

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ ЕКОНОМІКИ ТА БІЗНЕС-АДМІНІСТРУВАННЯ
КАФЕДРА МІЖНАРОДНОЇ ЕКОНОМІКИ

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Т. в. о. завідувача випускної кафедри

_____ Н.В.Коваленко

« ____ » _____ 2021 р.

ВИПУСКНА РОБОТА
(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ «БАКАЛАВР»
СПЕЦІАЛЬНОСТІ 051 «ЕКОНОМІКА» ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНОЇ
ПРОГРАМИ «МІЖНАРОДНА ЕКОНОМІКА»

Тема: «Розвиток регіональних міжнародних аеропортів: адаптація
міжнародного досвіду»

Виконавець: Панасюк Ірина Віталіївна

Керівник: д. філос. н., доц. Ороховська Людмила Анатоліївна

Нормоконтролер: д. філос. н., доц. Ороховська Людмила Анатоліївна

Київ 2021

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Факультет економіки та бізнес-адміністрування
Кафедра міжнародної економіки
Спеціальність 051 «Економіка»
Освітньо-професійна програма «Міжнародна економіка»

ЗАТВЕРДЖУЮ
Т. в. о. завідувача випускної кафедри
_____ Н.В. Коваленко
« ___ » _____ 2021 р.

ЗАВДАННЯ
на виконання випускної роботи
ПАНАСЮК ІРИНИ ВІТАЛІЇВНИ

1. Тема роботи «Розвиток міжнародних аеропортів: адаптація міжнародного досвіду» затверджена наказом ректора від «30» березня 2021 р. №515/ст.

2. Термін виконання роботи: з 17.05.2021 по 20.06.2021.

3. Вихідні дані роботи: статистичні дані, нормативно-правова база з теми дослідження, електронні інформаційні джерела, інтернет-ресурси, наукові та методичні праці вітчизняних та зарубіжних вчених.

4. Зміст пояснювальної записки: теоретичні засади дослідження діяльності міжнародних регіональних аеропортів. Специфіка діяльності міжнародних регіональних аеропортів. Розвиток міжнародних регіональних аеропортів Європи. Особливості діяльності регіональних аеропортів в умовах пандемії. Аналіз господарської діяльності та перспектив розвитку регіонального аеропорту ПOKП «Аеропорт-Полтава». Діяльність міжнародних регіональних аеропортів в Україні. Аналіз фінансових показників діяльності ПOKП «Аеропорт-Полтава». Перспективи розвитку аеропорту ПOKП «Аеропорт-Полтава».

5. Перелік обов'язкового графічного (ілюстративного) матеріалу: рисунки (Пасажиропотік 2008-2019 рр. Міжнародного аеропорту імені Шарля-де-Голля з 2008 по 2019 рр., Пасажиропотік МА «Львів» ім. Данила Галицького, 2009-2020 рр., Пасажиропотік МА «Дніпро» 2010-2019 рр., Виручка від реалізації з 2010 по 2019 рр.) та таблиці (Фактори впливу на фінансово-економічний потенціал аеропорту, Статистика пасажиропотоку аеропортів України за 2020 рік та деяких аеропортах за 1 квартал 2020 року, Порівняння пасажиропотоку аеропортів за 2019 та 2020 рр., Пасажиропотік Міжнародного аеропорту імені Шарля-де-Голля з 2008 по 2019 рр., Пасажиропотік МА «Львів» ім. Данила Галицького з 2009 по 2020 рр., Пасажиропотік МА «Дніпро» з 2010 по 2019 рр., Джерела фінансування аеропортів та відповідні до них суми, Очікувані показники ПOKП «Аеропорт-Полтава», Очікувані результати Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року).

6. Календарний план-графік

№ пор.	Завдання	Термін виконання	Підпис керівника
1	Видача завдання	17.05.2021	
2	Збір та обробка статистичної інформації	17.05.2021- 20.05.2021	
3	Вивчення стану проблем, опрацювання джерел	21.05.2021- 24.05.2021	
4	Написання теоретичної частини	25.05.2021- 29.05.2021	
5	Написання аналітичної частини	30.05.2021- 31.05.2021	
6	Написання вступу та висновків	31.05.2021- 01.06.2021	
7	Оформлення пояснювальної записки, графічного матеріалу, підготовки доповіді, передзахист	02.06.2021- 04.06.2021	
8	Проходження нормо контролю, перевірка на плагіат, оформлення документів до захисту, рецензування роботи, подання на кафедрі	04.06.2021- 20.06.2021	

7. Дата видачі завдання: «17» травня 2021 р.

Керівник випускної роботи _____ Ороховська Л.А.
(підпис керівника) (П.І.Б.)

Завдання прийняв до виконання _____ Панасюк І.В.
(підпис випускника) (П.І.Б.)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до випускної роботи «Розвиток міжнародних аеропортів: адаптація міжнародного досвіду» 68 с., 27 табл., 5 рис., 28 літературних джерел.

АЕРОПОРТ, МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ, ОБЛАСНЕ КОМУНАЛЬНЕ ПІДПРИЄМСТВО, АВІАЦІЯ, РЕГІОНАЛЬНИЙ АЕРОПОРТ, ФІНАНСОВІ ПОКАЗНИКИ, ЕФЕКТИВНІСТЬ, РОЗВИТОК.

Об'єктом дослідження є діяльність міжнародних регіональних аеропортів в Україні.

Предметом дослідження є відносини міжнародних регіональних аеропортів та імплементація Україною міжнародного досвіду.

Метою випускної роботи є виявлення, обґрунтування, аналіз існуючих теоретичних аспектів та формування практичних підходів і рекомендацій для розвитку та підвищення конкурентоспроможності національних міжнародних регіональних аеропортів.

Інформаційну базу дослідження складають праці науковців, які займалися питаннями розвитку аеропортів.

У процесі роботи застосувалися методи дослідження: аналізу (економічного, порівняльного), синтезу, узагальнення, конкретизації, абстрагування, графічний метод.

Значущість виконаної роботи та висновки. Результати дослідження можуть бути використані при виборі та обґрунтуванні управлінських рішень щодо розвитку аеропортів.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ МІЖНАРОДНИХ РЕГІОНАЛЬНИХ АЕРОПОРТІВ	10
1.1. Специфіка діяльності міжнародних регіональних аеропортів	10
1.2. Розвиток міжнародних регіональних аеропортів Європи	21
1.3. Особливості діяльності регіональних аеропортів в умовах пандемії	28
Висновки до розділу 1	33
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ТА ПЕРСПЕКТИВ РОЗВИТКУ РЕГІОНАЛЬНИХ АЕРОПОРТІВ УКРАЇНИ	34
2.1. Діяльність міжнародних регіональних аеропортів в Україні	34
2.2. Аналіз фінансових показників діяльності ПОКП «Аеропорт-Полтава»	43
2.3. Перспективи розвитку аеропорту ПОКП «Аеропорт-Полтава»	54
Висновки до розділу 2	63
ВИСНОВКИ.....	64
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ.....	66

ВСТУП

Актуальність теми. Підписання угоди про безвізовий режим України з Європейським Союзом у 2017 році, трудова міграція, проведення реформи децентралізації в Україні стали важливими чинниками розвитку регіональних аеропортів, оновлення їх застарілої інфраструктури.

Розвиток регіональних аеропортів – це не тільки комерційний бізнес, а й, насамперед, стимулювання інвестицій та розвитку регіонального туризму, можливість здійснення авіаперевезень з будь-яких регіонів країни, чинник інтеграції регіонів у світову економіку. Як важливі інфраструктурні об'єкти, регіональні аеропорти впливають на економіку країн, тому держави контролюють їх роботу та розвиток, адже, попри необхідність отримання прибутків, потрібно пам'ятати про вирішення державних завдань щодо розвитку інфраструктури країн. Враховуючи велике значення авіаційної галузі для розвитку економіки, в Україні до Національної програми «Велике будівництво» у 2021 році увійшов напрямок по розбудові регіональних авіахабів, який передбачає, що за кілька років у невеликих українських містах додатково з'явиться 16 аеропортів та відновлять роботу вже в 2021 році регіональні аеропорти Рівного, Ужгорода, Полтави, Чернівців, Кривого Рогу, Житомира та Вінниці.

Розвиток системи повітряного транспорту є необхідною умовою реалізації інноваційної моделі економічного зростання країн, фактором підвищення якості життя населення та підвищення національної конкурентоспроможності. На жаль, у зв'язку з подіями пандемії COVID-19 сьогодні багато аеропортів потерпіли збитки, кількість їх вантажопотоків та пасажиропотоків значно зменшилися. Вихід з кризи прогнозується довгим, але перспективи для розвитку відкриті.

Незмінними учасниками пасажиропотоку в Україні залишаються аеропорти: МА «Бориспіль», МА «Київ-Жуляни», МА «Львів», МА «Одеса», МА «Харків», МА «Запоріжжя», МА «Дніпро», МА «Херсон», МА «Чернівці»,

МА «Вінниця», реконструюється Полтавське обласне комунальне підприємство «Аеропорт-Полтава». Оскільки аеропорти – стратегічно важливі об'єкти як для регіонів, так і для країни в цілому, важливо належне їх фінансування, удосконалення, поглиблення співпраці з українськими та міжнародними авіакомпаніями та збільшення прибутків.

Проблемам розвитку регіональних аеропортів присвячено дослідження іноземних та вітчизняних вчених Кеглера Т., Браймера Р.А., Запорожця О.І., Коновалова О.В., Марінцева К.В., Костромина Е.В., Кулаєва Ю.Ф., Ложачевської О.М., Полянської Н.Є., Садловської І.П., Тейлора Б., Шаповал Н.С. та інших. Незважаючи на те, що багато науковців вивчали питання регулювання діяльності аеропортів, ця тема залишається повсякчас актуальною та потребує подальших досліджень у контексті умов функціонування в ситуаціях, які постійно змінюються.

Мета і завдання виконання випускової роботи. Метою даного дослідження є виявлення, обґрунтування і аналіз існуючих теоретичних аспектів і формування практичних підходів і рекомендацій для удосконалення ефективності управління регіональними міжнародними аеропортами та підвищення їх рентабельності.

Для реалізації зазначеної мети були сформовані наступні завдання:

- розкрити зміст поняття аеропорт, авіаційний транспорт, рентабельність;
- проаналізувати передумови виникнення аеропортів та історію їх розвитку;
- здійснити SWOT-аналіз аеропортів;
- охарактеризувати специфічні риси діяльності та розвитку міжнародних аеропортів як у Європі, так і в Україні;
- проаналізувати фінансовий стан ПОКП «Аеропорт-Полтава»;
- запропонувати альтернативні шляхи покращення стану аеропортів України та ПОКП «Аеропорт-Полтава» зокрема.

Об'єкт дослідження – розвиток міжнародних регіональних аеропортів.
Предмет дослідження – діяльність міжнародних регіональних аеропортів в Європі та Україні, діяльність ПОКП «Аеропорт-Полтава».

Методи дослідження. Для вирішення поставлених завдань у роботі було використано такі методи дослідження: метод аналізу – для виявлення окремих об'єктів дослідження; метод економічного аналізу; метод синтезу – для виведення наслідків і укладення; метод порівняльного аналізу, який дозволяє здійснити кореляцію вітчизняного та зарубіжного досвіду; метод узагальнення, конкретизації, абстрагування та графічний метод.

Практичне значення отриманих результатів. Результати дослідження можуть бути використані при виборі та обґрунтуванні стратегічних моделей діяльності аеропортів, які прагнуть покращити свою діяльність та підвищити рентабельність.

Особистий внесок випускника. Дана робота є самостійним дослідженням, яке опирається на джерела, вказані у списку літератури.

Апробація отриманих результатів. Результати досліджень, що включені до дипломної роботи, оприлюднені на конференціях:

1. Міжнародна-науково практична конференція «Актуальні проблеми економіки, обліку, фінансів і права». Полтава, 2020.
2. I International scientific-practical conference «Economic and business administration development: scientific currencies and solutions». К., 2020.
3. POLIT «Challenges of science today». Kyiv, 2021.

Публікації:

1. Панасюк І.В., Ороховська Л.А. Тенденції розвитку світової економіки в умовах пандемії, спричиненої вірусом Covid-19 // Економічні студії. №3 (29). 2020. С. 61–64.
2. Панасюк І.В., Ороховська Л.А. Міжнародний ринок авіаперевезень в умовах шоку пандемії // Альманах науки. 2021. №1. С.7–12.
3. Панасюк І. В. Сучасний стан розвитку транспортної галузі України // Modern problems of globalization processes in the world economy. Київ, 2019.

4. Панасюк І. В. Наслідки коронавірусу для майбутнього світової економіки // Міжнародна-науково практична конференція «Актуальні проблеми економіки, обліку, фінансів і права». Полтава, 2020. С.33–34.
5. Панасюк І. В. International competitiveness of Ukraine during the pandemic of COVID-19 // I International scientific-practical conference “Economic and business administration development: scientific currencies and solutions”. Київ, 2020. С. 34–36.
6. Panasiuk I. V. The aviation industry of Ukraine: current situation and prospects of development // POLIT «Challenges of science today». Kyiv, 2021.
7. Panasiuk I. V. Trends and prospects of development of the global national air transport markets // Electronic scientific and practical journal Intellectualization of logistics and supply chain management. 2020. №1May`20. NAU, 2020. С. 99–109.
8. Панасюк І. В. Стратегічний розвиток авіаційної галузі України в конкурентному середовищі // Електронний фаховий науково-практичний журнал «Інфраструктура ринку». 2020. № 48. С. 78–86.
9. Панасюк І. В. Панасюк І. В. Міжнародна конкурентоспроможність транспортних підприємств // Науково-виробничий журнал "Бізнес-навігатор". Випуск 5-1 (54) 2019. НАУ, 2019. С. 18–23.

РОЗДІЛ 1.

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ МІЖНАРОДНИХ РЕГІОНАЛЬНИХ АЕРОПОРТІВ

1.1. Специфіка діяльності міжнародних регіональних аеропортів

Сьогодні особливо актуальним для всіх країн світу є сприяння розвитку аеропортів, оскільки вони забезпечують більше туристів, подорожей та національного доходу.

Поняття «Аеропорт» позначає інфраструктурний елемент системи повітряних перевезень національного, регіонального та місцевого рівня, який являється складовою частиною транспортної системи країни.

Залежно від розташування аеропортів та стану, в якому вони знаходяться, залежить інтенсивність руху повітряних суден, обсяги пасажироперевезень, вантажоперевезень, поштових перевезень та сполучення віддалених куточків усього світу.

Аеропорт як складову економічної системи характеризують багато змінних у часі параметрів. Наведемо приклад у таблиці 1.1.

Таблиця 1.1

Фактори впливу на фінансово-економічний потенціал аеропорту

Середовище	Фактор	Показники виміру
Макросередовище	Демографічний	Кількість населення країни, де базується аеропорт; питома вага регіону, який обслуговує аеропорт; кількість населення регіону, який обслуговує аеропорт; відношення рівня народжуваності до рівня смертності.
	Економічний	Обсяг ВВП країни; індекс цін; відношення середнього значення з/п до мінімального; рівень інфляції; рівень податків; рівень безробіття; рівень економічного ризику та невизначеності; курс валют; рівень фінансування аеропорту.

	Географічний	Вигідність розташування аеропорту в міжнародних транспортних коридорах та в межах країни.
	Політичний	Політична стабільність в країні; стратегічна важливість аеропорту; стимулюючі та обмежувальні заходи держави щодо діяльності авіаційної галузі; візовий режим; антимонопольна політика.
	Соціокультурний	Питома вага авіаційного транспорту в загальному пасажиропотоці країни або регіону базування аеропорту.
	Туристичний	Туристична привабливість країни або регіону.
Мезо-середовище	Клієнти	Кількість авіакомпаній, що користуються послугами аеропорту; кількість рейсів; обсяг вантажопотоків та пасажиропотоків.
	Конкуренти	Питома вага пасажиропотоку через аеропорт; питома вага вантажопотоку через аеропорт.
	Посередники	Рівень цін; якість послуг.
Мікросередовище	Кадрові	Кваліфікація персоналу; умови праці; продуктивність праці; навчання та розвиток персоналу.
	Виробничі	Структура доходів та витрат.
	Фінансові	Розмір власного капіталу аеропорту; джерела формування фінансових ресурсів; ліквідність; фінансова стійкість; рентабельність; ділова активність.
	Техніко-технологічні	Стан та ефективність використання основних фондів; пропускна спроможність аеропорту; відповідність технологічного оснащення міжнародним вимогам якості та безпеки; рівень модернізації та технологічного оновлення; відповідність міжнародним вимогам екологічності.
	Ринко-збутові	Рівень тарифів за послуги; якість аеропортових послуг; реклама послуг.

Джерело: складено автором за даними [9].

Основною особливістю аеропортової діяльності є те, що попри необхідність отримання прибутків, потрібно пам'ятати про вирішення державних завдань щодо розвитку транспортної інфраструктури. Тому держава контролює роботу та розвиток аеропортів. Дана особливість ускладнює вирішення комерційних проблем, що постають перед власниками і керівниками підприємств.

Головна особливість аеропорту полягає в тому, що він не може змінити вид діяльності, своє розташування, обмежений в можливостях диверсифікації виробництва. Такий стан обмежує коло вибору стратегій та ще більше піднімає значення саме етапу реалізації обраної стратегії.

Сьогодні спостерігаємо процеси глобалізації та інтернаціоналізації, які поглиблюються та розширюють свої межі. Аеропорти відіграють значну роль, оскільки розширюють закордонну співпрацю. На жаль, сьогодні у зв'язку з подіями пандемії COVID-19, багато аеропортів потерпіли збитки та кількість пасажиропотоків та вантажопотоків значно зменшилися. Для забезпечення стабільного ефективного функціонування міжнародного повітряного транспорту потрібно мати світову мережу аеропортів, яка буде забезпечувати регулярність польотів, їх безпеку, якість обслуговування пасажирів в аеропорту. Аеропорти – особливого значення стратегічно і соціально значимі державні об'єкти.

Наведемо окремі специфічні ринкові фактори, які більшою або меншою мірою впливають на роботу аеропорту:

1. Вимоги з якості.
2. Обмеження стосовно впливу на навколишнє середовище.
3. Збільшення попиту на авіаційні перевезення.
4. Технологічні зміни.
5. Low-cost перевізники.
6. Альянси авіакомпаній.
7. Політичні об'єднання (торгівельні блоки).
8. Приватизація та комерціалізація.

9. Лібералізація.

10. Економічні умови господарювання (податкові, кредитні).

До того ж процеси, що відбуваються в системі, постійно піддаються великій кількості випадкових, важко передбачуваних факторів, як зовнішніх (зміна показників роботи експлуатаційних авіапідприємств, погодних умов), так і внутрішніх (невчасне обслуговування рейсів службами аеропорту, несправність техніки, затримка в забезпеченні паливом, запчастинами).

Умовою успішного стратегічного розвитку аеропорту є досягнення його стратегічних цілей. Щоб успішно реалізувати цілі, потрібно визначити основні напрями інвестування об'єктів аеропортового комплексу.

Аеропорти є об'єктивно дуже важливі для розвитку держави та окремих регіонів. Перш за все, це місце перетину інтересів різних партнерів та різних видів діяльності для здійснення повітряних перевезень. Значення аеропорту полягає в наступному:

1. У наданні інфраструктури.
2. Як економічний фактор.
3. В об'єднанні зусиль партнерів та користувачів з метою створення унікальної продукції аеропорту, тому аеропорт – більше, ніж перевалочний пункт.

Значення аеропортів для кожного конкретного регіону є значно більшим, ніж авіакомпаній. Вони виступають як комерційні підприємства. Також аеропорти – великі інвестори для інфраструктури, оскільки надають нові робочі місця, забезпечують податкові надходження, капіталовкладення, виступають ініціаторами туризму. Аеропорти без туристичної орієнтації – ініціатори ділових або бізнес поїздок.

Під вибором стратегії розуміємо множинність ліній поведінки виробничо-комерційної організації. Основні ключові фактори, які потрібно брати до уваги під час вибору стратегії функціонування аеропорту є:

1. Стан транспортної галузі.
2. Позиція аеропорту в галузі.

3. Цілі аеропорту.
4. Інтереси та відношення вищого керівництва.
5. Фінансові ресурси аеропорту.
6. Ступінь залежності від зовнішнього середовища, часовий фактор.

Особливість процесу виконання стратегії – він не є процесом її реалізації, а лише створює базу для реалізації стратегії та досягнення аеропортом поставлених цілей. Для виконання стратегії потрібно сприятливі умови для її реалізації, потрібно провести необхідні зміни.

До 1999 року для авіаційної галузі України була характерною ситуація, коли аеропорт та авіакомпанія були об'єднані в одну юридичну особу. Аеропортовий та авіаційний бізнес є різними за своєю суттю. Щоправда об'єднані підприємства діяли неефективно, причинами були некомпетентне керівництво, відсутність коштів, суперечності видів бізнесу – доходи аеропортів являють собою витрати авіакомпаній, і навпаки. У такого типу об'єднаному підприємстві витрати авіакомпанії штучно скорочуються за рахунок прибутку аеропорту, і як результат відбувається хибне уявлення про високу рентабельність авіакомпанії, а рівень рентабельності аеропорту падає. За розподілу така ситуація не є можливою. Розподіл допомагає прозорій діяльності обох авіакомпаній та аеропорту, що є важливою умовою для залучення інвестицій.

Починаючи з 1999 року структура підприємств аеропортової галузі України почала кардинально змінюватися через введення програми розподілу державного авіапідприємства на окремі – аеропорт та авіакомпанію. Сьогодні більшість аеропортів мають самостійний статус. До інфраструктури аеропортів відповідно до плану державного департаменту авіатранспорту України віднесли всі будівлі та споруди, також більшість рухомого наземного майна і обладнання. Пріоритет щодо розподілу було відведено на сторону аеропортів, і це призвело до збитків авіакомпаній та загострення відносин між авіакомпаніями та аеропортами, а також до ослаблення авіакомпаній, розшарування аеропортів за показниками завантаженості та прибутковості.

Стратегічне завдання розвитку аеропортів – стале кількісне та якісне забезпечення потреб споживачів на внутрішніх та міжнародних рейсах. Вирішення проблеми модернізації аеропорту та його розвитку пов'язане з розглядом наступних питань: місце розташування аеропорту, експлуатаційні можливості щодо забезпечення попиту та сучасних вимог до міжнародних перевезень, стратегія розвитку служб аеропорту.

До основних факторів, які визначають стратегію розвитку аеропортів, належать:

1. Визначення свого споживача.
2. Створення умов для залучення трансферних пасажирів.
3. Розвиток неавіаційної сфери діяльності.
4. Удосконалення наземної інфраструктури всередині і навколо аеропорту.

Аеропорт – певний центр ділового життя окремого регіону. Більшість закупівель він здійснює безпосередньо в своєму регіоні, а поряд з ним створюються підприємства, комерційна діяльність яких та напрями залежать від обсягу авіаційних робіт аеропорту. Від діяльності аеропорту залежить розвиток важливого напрямку надходження іноземної валюти до регіону – туризму, а розвиток туризму потребує розширення аеропортової діяльності. Крім цього аеропортовий розвиток пов'язаний з економікою міста, адже сприяє розвитку готельного бізнесу, розважального бізнесу, автотехсервісу, збільшення автостоянок, і від нього залежать надходження до бюджету міста та створення робочих місць. Розвиток авіатранспорту регіону допомагає розширяти ділові зв'язки та допомагає проникненню на інші ринки підприємствам регіону.

Аеропорти не можуть повною мірою впливати на обсяги та характер попиту пасажирів, що прибувають та відбувають, не можуть конкурувати між собою за допомогою тарифу на перевезення, адже тариф контролюється авіакомпанією. Стан аеропортів України відобразимо за допомогою SWOT-аналізу (табл. 1.2 і табл. 1.3).

SWOT-аналіз на мікроекономічному рівні

Мікроекономічний рівень	
Сильні сторони	Слабкі сторони
<ol style="list-style-type: none"> 1. Зростання доходів від неавіаційної сфери. 2. Злітно-посадкові смуги більшості аеропортів можуть приймати середньомагістральні ПС. 3. Розвиток сервісних послуг в аеропортах. 4. Впровадження систем автоматичного сортування багажу. 5. Нові системи контролю авіаційної безпеки. 6. Підвищення рівня збереження багажу. 7. Введення інших різних нових інформаційних технологій та послуг в терміналах. 8. Обслуговування бюджетних авіакомпаній. 9. Базування провідних чи регіональних авіакомпаній. 10. Послуги з технологічного обслуговування ПС. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Збільшення адміністративних витрат у зв'язку зі зміною облікових процесів розподілу загальновиробничих витрат. 2. Збільшення собівартості продукції. 3. Складність ведення фінансового та інших обліків на авіапідприємствах. 4. Низька розвиненість логістичних послуг. 5. Високий рівень зносу основних фондів. 6. Недостатні потужності (пропускна спроможність) наземної інфраструктури та її не модернізованість. 7. Власних зароблених коштів недостатньо для інвестування та оновлення основних фондів. 8. Невисокий рівень сервісу для пасажирів.

Як бачимо з табл. 1.2, сильні сторони аеропортів на мікроекономічному рівні:

- 1) тенденція зростання доходів від неавіаційної сфери;
- 2) можливість злітно-посадкових смуг приймати середньомагістральні повітряні судна;
- 3) високий рівень розвитку сервісних послуг.

До слабких сторін належать:

- 1) високі адміністративні витрати;
- 2) збільшення собівартості продукції;
- 3) низько розвинені логістичні послуги;
- 4) високий рівень амортизації основних фондів.

SWOT-аналіз на макроекономічному рівні

Макроекономічний рівень	
Можливості	Загрози
<ol style="list-style-type: none"> 1. Зростання ВВП та як наслідок мобільності населення. 2. Розвиток ринку авіаперевезень, як наслідок збільшення кількості рейсів. 3. Впровадження державних програм з розвитку цивільної авіації. 4. Вигідне положення України щодо транзиту (створення міжнародних хабів). 5. Ріст інвестиційної привабливості галузі авіаційного транспорту, особливо з прийняттям нового Повітряного кодексу. 6. Залучення потужних інвесторів. 7. Поступове зниження відсоткових ставок за кредитами. 8. Зростання ділової активності. 9. Розвиток бізнес-авіації. 10. Розвиток туристичної індустрії України. 11. Державне фінансування та підтримка до проведення чемпіонату Європи з футболу «Євро-2021». 12. Збільшення пропускної спроможності. 13. Інтеграція до європейського простору. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Зменшення обсягу авіаперевезень, як наслідок скорочення кількості рейсів. 2. Низький рівень життя населення, його невисока мобільність. 3. Ріст цін на паливо та енергоносії. 4. Зростання споживчих цін на авіапослуги. 5. Невизначені питання власності на об'єкти аеропортової інфраструктури. 6. Неєфективна державна політика щодо стратегії розвитку аеропортів. 7. Недостатня взаємодія з іншими видами транспорту. 8. Наявність аеропортів-монополій, що контролюються бізнес-групами. 9. Перевантаженість ДПМА «Бориспіль» та низьке завантаження регіональних аеропортів. 10. Високий ступінь монополізації провайдерів авіаційних послуг. 11. Збільшення відрахувань на соціальні заходи.

У 1991 році в Україні налічувалося близько 50 цивільних аеропортів, сьогодні їх кількість варіюється від 13 до 19. Незмінними учасниками пасажиропотоку залишаються наступні аеропорти: МА «Бориспіль», МА «Київ-Жуляни», МА «Львів», МА «Одеса», МА «Харків», МА «Запоріжжя», МА «Дніпро», МА «Херсон», МА «Чернівці», МА «Вінниця». Розглянемо топ аеропорти за рейтингом за 2020 рік (табл. 1.4).

Статистика пасажиропотоку аеропортів України за 2020 рік та в деяких аеропортах за 1 квартал 2021 року

Рейтинг	Аеропорт	Місто	Код (IATA/ICAO)	Пасажиро потік, 2020 рік	Пасажиро потік, 1 квартал 2021 року
1	Міжнародний аеропорт «Бориспіль»	Київ	KBP/UKBB	5,160,000	1,206,411
2	Міжнародний аеропорт «Львів» імені Данила Галицького	Львів	LWO/UKLL	877,700	-
3	Міжнародний аеропорт «Київ» імені Ігоря Сікорського	Київ	IEV/UKKK	704,500	-
4	Міжнародний аеропорт «Одеса»	Одеса	ODS/UKOO	698,700	-
5	Міжнародний аеропорт «Харків»	Харків	HRK/UKHH	659,300	-
6	Міжнародний аеропорт «Запоріжжя»	Запоріжжя	OZH/UKDE	326,217	-
7	Міжнародний аеропорт «Дніпропетровськ»	Дніпро	DNK/UKDD	136,700	-
8	Міжнародний аеропорт «Херсон»	Херсон	KHE/UKOH	61,048	-
9	Міжнародний аеропорт «Івано-Франківськ»	Івано-Франківськ	IFO/UKLI	11,900	-

10	Міжнародний аеропорт «Чернівці» імені Леоніда Каденюка	Чернівці	CWC/UKLN	4,181	-
11	Міжнародний аеропорт «Вінниця»	Вінниця	VIN/UKWW	1,235	-
12	Міжнародний аеропорт «Миколаїв»	Миколаїв	NLV/UKON	-	-
13	Міжнародний аеропорт «Кривий Ріг»	Кривий Ріг	KWG/UKDR	-	-
14	Міжнародний аеропорт «Рівне»	Рівне	RWN/UKLR	-	-
15	Міжнародний аеропорт «Полтава»	Полтава	PLV/UKHP	199	-
16	Міжнародний аеропорт «Ужгород»	Ужгород	UDJ/UKLU	-	-
Загалом				8,664,500	

Джерело: складено автором за даними [1].

Як бачимо з табл. 1.4, МА «Бориспіль», МА «Львів», МА «Київ» залишаються першою трійкою лідерів щодо обсягів пасажироперевезень. Далі ідуть МА «Одеса», МА «Харків», МА «Запоріжжя», МА «Дніпропетровськ», МА «Херсон», МА «Івано-Франківськ».

Останні позиції у аеропортів – МА «Рівне», МА «Полтава», МА «Ужгород».

Здійснимо порівняння перших 7 аеропортів за пасажиропотоком у 2019 та 2020 рр. (табл. 1.5).

Порівняння пасажиропотоку аеропортів за 2019 та 2020 рр.

Рейтинг	Аеропорт	Місто	Пасажиропотік, 2019 рік	Пасажиропотік, 2020 рік	Динаміка, %
1	Міжнародний аеропорт «Бориспіль»	Київ	15,260,281	5,160,000	-66,2%
2	Міжнародний аеропорт «Львів» імені Данила Галицького	Львів	2,617,900	877,700	-73,1%
3	Міжнародний аеропорт «Київ» імені Ігоря Сікорського	Київ	2,217,400	704,500	-60,45%
4	Міжнародний аеропорт «Одеса»	Одеса	1,694,022	698,700	-58,8%
5	Міжнародний аеропорт «Харків»	Харків	1,340,000	659,300	-50,8%
6	Міжнародний аеропорт «Запоріжжя»	Запоріжжя	434,063	326,217	-24,8%
7	Міжнародний аеропорт «Дніпропетровськ»	Дніпро	338,888	136,700	-59,7%

Джерело: складено автором за даними [1].

Як бачимо з табл. 1.5, кількість пасажиропотоків значно впала у 2020 році. У МА «Бориспіль» зменшення на 66,2%, у МА «Львів» на 73,1% та у МА «Київ» на 60,45%.

Даний спад пов'язаний з початком пандемії COVID-19. Низка аеропортів всього світу зазнали збитків. Вихід з кризи прогнозується довгим, але перспективи для розвитку відкриті. Очікується, що після подолання вірусу та довгого періоду карантину, туристичні потоки значно посиляться. Основною умовою для подорожей є купівельна спроможність громадян окремої країни.

1.2. Розвиток міжнародних регіональних аеропортів Європи

Світовий ринок аеропортів добре розвинений. Наведемо перші зі списку аеропорти світу, а згодом охарактеризуємо основні аеропорти Європи. Список найрозвинутіших аеропортів світу:

1. Міжнародний аеропорт імені Гартфілда-Джексона.
2. Міжнародний аеропорт Пекін-Шоуду.
3. Міжнародний аеропорт Дубай.
4. Міжнародний аеропорт Лос-Анджелеса.
5. Міжнародний аеропорт Токіо.
6. Міжнародний аеропорт Едварда О'Хари.
7. Міжнародний аеропорт Хітроу.
8. Міжнародний аеропорт Гонконгу.
9. Міжнародний аеропорт Пудун.
10. Міжнародний аеропорт імені Шарля-де-Голля.

До найкращих аеропортів Європи віднесемо:

1. Міжнародний аеропорт імені Шарля-де-Голля.
2. Міжнародний аеропорт Схіпгол.
3. Міжнародний аеропорт Франкфурта-на-Майні.
4. Madrid Barajas Airport.
5. Barcelona-El Prat Airport.
6. Munich Airport.
7. Rome-Fiumicino International Airport «Leonardo da Vinci».

Міжнародний аеропорт імені Шарля-де-Голля – спроектований Полем Андрю та відкритий 8 березня 1974 року. Це основний аеропорт Франції та найбільший аеропорт Європи, хаб авіакомпанії Air France.

Наведемо пасажиропотік аеропорту з 2008 по 2019 рр. (див. табл. 1.6).

Пасажиропотік Міжнародного аеропорту імені Шарля-де-Голля з 2008 по 2019 рр.

Рік	Пасажиропотік
2008	60 874 681
2009	57 906 866
2010	58 167 062
2011	60 970 551
2012	61 611 934
2013	62 052 917
2014	63 813 756
2015	65 766 986
2016	65 933 145
2017	69 471 442
2018	72 229 723
2019	76 150 007

Джерело: згруповано автором за даними [6].

З табл. 1.6, у 2019 році пасажиропотік був 76 150 007, у 2018 році – 72 229 723, у 2017 році – 69 471 442.



Рис. 1.1. Пасажиропотік 2008-2019 рр. Міжнародного аеропорту імені Шарля-де-Голля з 2008 по 2019 рр.

Як бачимо з рис. 1.1 бачимо, що з 2008 року по 2009 рік пасажиропотік спав, з 2009 року по 2019 рік зростає.

Таблиця 1.7

Місце в рейтингу	Аеропорт	Пасажиропотік, 2018	Зміна, %
1	Nice-Cote d'Azur	984 158	8%
2	Toulouse-Blagnac	908 520	-2%
3	Marseille-Provence	673 602	-2%
4	Bordeaux-Merignac	620 782	-6%
5	Lyon-Saint-Exupery	479 025	-8%
6	Reunion-Roland Garros	405 430	-6%
7	Nantes-Atlantique	380 476	-9%
8	Montpellier-Mediterranee	364 314	-5%
9	Biarritz-Pays Basque	294 647	16%
10	Brest-Bretagne	251 130	4%

Найбільш зайняті внутрішні напрямки аеропорту

Джерело: згруповано автором за даними [6].

Як бачимо з табл. 1.7, перша трійка лідерів по найбільш зайнятим внутрішнім напрямкам аеропорту – Nica-Cote d'Azur, Toulouse-Blagnac і Marseille-Provence.

Таблиця 1.8

Найбільш зайняті європейські напрямки аеропорту

Місце в рейтингу	Аеропорт	Пасажиропотік, 2019
1	Barcelona-El Prat	1 360 998
2	Rome-Fiumicino	1 304 921
3	London-Heathrow	1 255 227
4	Amsterdam	1 235 131
5	Madrid-Barajas	1 108 561
6	Milan-Malpensa	1 083 693
7	Frankfurt	1 041 528
8	Munich	1 014 084
9	Vienna	942 651
10	Berlin-Tegel	864 627

Джерело: згруповано автором за даними [6].

Як бачимо з табл. 1.8, перша трійка найбільш зайнятих європейських напрямків аеропорту – Barcelona-El Prat, Rome-Fiumicino і London-Heathrow.

Таблиця 1.9

Найбільш зайняті міжконтинентальні напрямки аеропорту

Місце в рейтингу	Аеропорт	Пасажиропотік, 2019	Зміна, %
1	New York-JFK	1 675 872	4%
2	Dubai-International	1 362 978	2%
3	Montreal-Trudeau	1 185 762	5%
4	Los Angeles	1 066 685	20%
5	Shanghai-Pudong	970 989	6%
6	Atlanta	849 736	8%
7	Tel Aviv	841 807	-3%
8	Doha	749 965	9%
9	Seoul	686 872	4%
10	Abu Dhabi	619 758	24%

Джерело: згруповано автором за даними [6].

Як бачимо з табл. 1.9, найбільш зайняті міжконтинентальні напрямки аеропорту – New York-JFK, Dubai-International і Montreal-Trudeau.

Аеропорт «Схіпгол» – найбільший аеропорт Нідерландів. Англійською мовою офіційна назва – Амстердамський аеропорт. Аеропорт має статус міста. За пасажиропотоком займає 5-те місце в Європі, 20-те місце в світі. За обсягами міжнародного пасажирського трафіку займає 6-те місце у світі та 17-те за обсягами вантажних перевезень.

Основні його конкуренти: лондонський Хітроу, німецький м. Франкфурт, паризький ім. Шарля-де-Голля та мадридський Мадрид-Барахас. Він є хабом для таких авіакомпаній, як: KLM, KLM Cityhopper, Martinair, Singapore Airlines Cargo, Transavia, NUI fly Netherlands, Corendon Dutch Airlines, EasyJet, Vueling, LEVEL.

Аеропорт був заснований у 1916 році як військово-повітряна база з декількома ангарами та 1-єю злітно-посадковою смугою. Розглянемо статистику щодо даного аеропорту, його пасажиропотоків та напрямків.

Таблиця 1.10

Найбільш зайняті європейські напрямки аеропорту

Місце в рейтингу	Аеропорт	Пасажиропотік, 2020	Зміна, %
1	London-Heathrow, United Kingdom	525 470	-70%
2	Paris-Charles de Gaulle, France	494 361	-60%
3	Barcelona, Spain	377 835	-73%
4	Dublin, Ireland	365 265	-70%
5	Madrid, Spain	359 590	-69%
6	Copenhagen, Denmark	353 468	-68%
7	Manchester, United Kingdom	348 913	-67%
8	Lisbon, Portugal	332 372	-64%
9	Istanbul, Turkey	321 528	-55%
10	Zurich, Switzerland	306 139	-69%
11	Stockholm-Arlanda, Sweden	301 921	-65%
12	Rome-Fiumicino, Italy	292 227	-72%
13	London-Gatwick, United Kingdom	262 910	-76%
14	Munich, Germany	261 908	-73%
15	Milan-Malpensa, Italy	248 824	-73%
16	Vienna, Austria	243 461	-74%
17	Geneva, Switzerland	240 513	-66%
18	Frankfurt am Main, Germany	239 828	-73%
19	Helsinki, Finland	231 766	-67%
20	Oslo, Norway	229 529	-68%

Джерело: згруповано автором за даними [8].

Як бачимо з табл. 1.10, найбільш зайняті європейські напрямки аеропорту – London-Heathrow, Paris-Charles de Gaulle і Barcelona.

Таблиця 1.11

Найбільш зайняті міжконтинентальні напрями аеропорту

Місце в рейтингу	Аеропорт	Пасажиропотік, 2020	Зміна, %
1	Dubai-International, United Arab	325 742	-68%

	Emirates		
2	Atlanta, United States	307 308	-62%
3	Willemstad, Curacao	286 572	-49%

Продовження табл. 1.11

4	New York – JFK, United States	254 341	-75%
5	Mexico City, Mexico	148 237	-57%
6	Detroit, United States	146 858	-77%
7	Toronto-Pearson, Canada	127 537	-78%
8	Sao Paulo-Guarulhos, Brazil	113 654	-55%
9	Nairobi-Jomo, Kenyatta, Kenya	109 736	-73%
10	Bangkok-Suvarnabhumi, Thailand	103 843	-70%
11	Tel Aviv, Israel	100 748	-83%
12	Doha, Qatar	96 010	-56%
13	Seoul-Incheon, South Korea	94 950	-68%
14	Delhi, India	94 183	-66%
15	Accra, Ghana	93 307	-63%
16	Paramaribo-Zanderij, Suriname	92 863	-68%
17	Singapore-Changi, Singapore	89 803	-72%
18	Cape Town, South Africa	86 729	-69%
19	Abu Dhabi, United Arab Emirates	86 640	-75%
20	Panama City-Tocumen, Panama	83 419	-65%

Джерело: згруповано автором за даними [8].

Як бачимо з табл. 1.11, найбільш зайняті міжконтинентальні напрями аеропорту – Dubai-International, Atlanta та Willemstad.

Таблиця 1.12

Найбільш зайняті напрямки вантажоперевезень аеропорту

Місце в рейтингу	Аеропорт	Тонни, 2020	Зміна, %
1	Shanghai-Pudong, China	182 266	1%
2	Doha, Qatar	66 102	3%
3	Chicago-O'Hare, United States	60 550	61%
4	Dubai-International, United Arab Emirates	52 761	57%
5	Nairobi-Jomo Kenyatta, Kenya	51 747	-26%
6	Singapore-Changi, Singapore	49 411	24%
7	Guangzhou, China	46 479	-5%
8	Baku, Azerbaijan	42 054	68%
9	Abu Dhabi, United Arab Emirates	38 040	44%

10	Quito, Ecuador	37 371	-13%
11	Miami, United States	34 084	92%
12	Moscow-Sheremetyevo, Russia	33 889	-57%

Продовження табл. 1.12

13	Tokyo-Narita, Japan	33 564	-6%
14	Seoul-Incheon, United States	32 637	8%
15	New York-JFK, United States	31 226	-19%
16	Johannesburg-O.R. Tambo, South Africa	30 345	23%
17	Hong Kong, Hong Kong (SAR)	27 934	-19%
18	Leipzig, Germany	26 922	-2%
19	Taipei-Taoyuan, Taiwan	26 072	-5%
20	Krasnoyarsk, Russia	22 512	558%

Джерело: згруповано автором за даними [8].

Як бачимо з табл. 1.12, найбільш зайняті напрямки вантажоперевезень аеропорту – Shanghai-Pudong, Doha і Chicago-O’Hare.

Таблиця 1.13

Країни з найбільшим рухом авіаперевезень до та з аеропорту

Місце в рейтингу	Країна	Рух, 2020	Зміна, %
1	Велика Британія	33 108	-65%
2	Німеччина	20 512	-54%
3	Іспанія	15 922	-56%
4	США	14 031	-47%
5	Франція	13 840	-54%
6	Італія	12 940	-61%
7	Швейцарія	7 373	-58%
8	Норвегія	7 358	-60%
9	Данія	6 844	-53%
10	Китай	6 022	-25%

Джерело: згруповано автором за даними [8].

Як бачимо з табл. 1.13, основні країни з найбільшим рухом авіаперевезень до та з аеропорту – Велика Британія, Німеччина, Іспанія та США.

Таблиця 1.14

Країни з найбільшим пасажиропотоком до та з аеропорту

Місце в рейтингу	Країна	Рух, 2020	Зміна, %
1	Велика Британія	2 754 615	-74%
2	Іспанія	1 747 833	-70%
3	США	1 423 426	-78%
4	Німеччина	1 321 614	-71%
5	Італія	1 213 311	-72%
6	Франція	1 151 827	-67%
7	Туреччина	668 892	-70%
8	Швейцарія	662 809	-69%
9	Португалія	585 930	-64%
10	Данія	559 332	-68%

Джерело: згруповано автором за даними [8].

Як бачимо з табл. 1.14, основні країни з найбільшим пасажиропотоком до та з аеропорту – Велика Британія, Іспанія, США та Німеччина. Найбільшими конкурентами сьогодні, після виходу Великої Британії з Європейського Союзу, є Амстердамський аеропорт Схіпгол та міжнародний аеропорт Шарля-де-Голля зі значними перспективами.

Найбільшими конкурентами сьогодні, після виходу Великої Британії з Європейського Союзу, є Амстердамський аеропорт Схіпгол та міжнародний аеропорт Шарля-де-Голля зі значними перспективами.

1.3. Особливості діяльності регіональних аеропортів в умовах пандемії

Світова транспортно-логістична система виявилася однією з найбільш постраждалих в результаті пандемії COVID-19. Сьогодні країни знаходяться у перехідному етапі: транспортна сфера адаптується до нових умов діяльності та поступово починає своє відновлення після кризи, зокрема, починається відновлення подорожей до окремих країн.

Аеропорт забезпечує зліт, посадку та управління повітряних суден індексу 5 і нижче: Ан-2, Ан-12, Ан-24, Ан-26, Ан-30, Ан-32, Ан-74, Л-410, Мі-2, Мі-8, Мі-26, Ка-26, Як-40, Як-42, Ту-134, Іл-18, Airbus A320 та Boeing 737.

У зв'язку зі скасуванням більшості пасажирських рейсів, авіаперевізники в умовах пандемії почали приділяти все більше уваги перевезенню комерційних товарів повітряним транспортом. Насправді, ці перевезення традиційно були менш поширеними через високу вартість авіаквитків. Загальна кількість рейсів у 2020 році знизилася на 62% у порівнянні з 2019 роком [21].

За прогнозами Спільного дослідницького центру Європейської комісії, економічні витрати авіакомпаній та аеропортів через неможливість активізувати діяльність під час пандемії приведуть до значного скорочення світового ВВП, не враховуючи наслідки для кожної економіки окремої країни.

На відміну від перевезень комерційних вантажів, на авіатransпорт припадає основна частка міжнародного пасажиропотоку. Закриття кордонів і введення урядами обмежувальних заходів спричинило надто негативний економічний ефект саме на роботу та розвиток аеропортів та авіакомпаній. Масштабно відбулося скорочення робочих місць.

За результатами аналізу Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA) загальна втрата доходу світової авіагалузі у 2020 році становила майже 400 мільярдів доларів США.

Кількість польотів, здійснених авіакомпаніями, значно впала. Наприклад, авіакомпанія Sky UP у 2020 році виконала 8 745 рейсів, у 2019 році – 12 198 рейсів при тому, що у 2019 році було 5 літаків, а у 2020 році – 11. У 2020 році у

МАУ кількість перевезених пасажирів впала більше ніж у 4 рази, авіапарк компанії налічує 35 літаків.

Міжнародний аеропорт Бориспіль обслужив 5,16 млн пасажирів, а це на 66% менше, ніж у 2019 році. Але на фоні зменшення пасажирських рейсів, аеропорт зафіксував збільшення кількості вантажних.

За твердженнями економістів, галузь авіаперевезень вже не буде такою, як до коронавірусу. Для того, щоб пристосуватися до сучасних реалій, перевізники ремодернізують бізнес-моделі, впроваджують інноваційні підходи та міняють технології. Припускають, що середній пасажиропотік буде досягнений не раніше 2024 року.

Після початку коронавірусу на літаках екіпаж змушений був носити маски, в аеропортах і на борту літака пасажиром вимірюють температуру, пасажиром дають антибактеріальні серветки, а салони літаків та аеропорти додатково дезінфікують. Компанії, що продовжують польоти під час пандемії, почали блокувати місця, щоб між пасажиром було вільне як мінімум 1 порожнє місце.

Для запобігання розповсюдження вірусу авіаперевізники припинили готувати гарячі страви, а пасажиром натомість пропонують запаковані закуси і бутерброди.

Збитки на прикладі авіакомпаній:

1. «Аерофлот»: у 2020 році перевіз майже на 35% менше пасажирів.
2. «All Nippon Airways» і «Japan Airlines» відмінили близько 90% міжнародних рейсів, хоча внутрішні рейси відбуваються за розкладом.
3. «American Airlines» скасувала близько 60% авіарейсів.
4. «British Airways» підготувала програму реструктуризації, яка передбачає 12 тисяч робочих місць.
5. «Air Canada» відмінила близько 80% рейсів, 15200 працівників відправилися додому.

6. «Condor Airlines» в умовах коронавірусної кризи виявилась нерентабельною і польська компанія LOT відмовилася від угоди (орієнтовна сума 300 млн євро).

7. «Delta Air Lines» скасувала 80% своїх рейсів.

8. «EasyJet» повністю припинила літати на певний час, сподівається подолати наслідки за допомогою кредиту, який отримає від національного Банку Англії.

9. «Flybe» переживала труднощі ще у 2019 році, але пандемія зовсім погіршила ситуацію.

10. «Air France-KLM» поступово відновлює рейси.

11. «Gol» скасував замовлення на 34 літаки Boeing.

Європейське відділення Міжнародної ради аеропортів оцінило наслідки від коронавірусу в 14 раз більше, ніж від глобальної фінансової кризи 2008-2009 рр. Але зараз кількість польотів поступово збільшується.

Проте вантажні перевезення не зазнали настільки великих втрат як пасажирські. Загалом без кредитів або державної допомоги авіалініям і авіабудівним компаніям буде важко подолати кризу, спричинену пандемією. Під загрозою зникнення малі перевізники, що не закріпилися на ринку або обслуговують тільки сезонні літні рейси. Менше криза торкнеться компаній з державною підтримкою або великих авіакомпаній, оскільки вони залучують додаткові кошти.

Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА) передбачала, що фінансові втрати будуть дуже значними.

Під загрозою скорочення 25 мільйонів працівників. Генеральний директор Александр де Жуньяк прогнозує, що авіалінії, які застосовували стратегію «вільного місця» повинні будуть підняти ціни на 50%, щоб працювати хоча б із мінімальним прибутком.

Щодо авіавиробників, то ситуація наступна:

1. «Airbus» планує скоротити виробництво літаків на третину, ціна на акції компанії впала вдвічі.

2. «Boeing» відмовилася від угоди про купівлю 80% бразильського виробника «Embraer», яку готувати ще з 2018 року. Також компанія планує скоротити 10% свого 160-тисячного штату.

3. «Bombardier» відправив 2/3 працівників у неоплачувану відпустку. Ціна на акції компанії впала втричі.

4. «Embraer» звернувся в суд через згортання угоди з боку «Boeing» про купівлю 80% бразильського виробника. Від січня 2020 року до квітня ціна на акції компанії впала вдвічі.

Щодо ситуації в інших країнах:

1. США: Дональд Трамп підписав закон про надання економіці допомоги сумою близько 3 трильйонів доларів, з яких 61 млрд призначено для авіаційної галузі. Через зниження попиту на авіаперевезення 8 провідних авіакомпаній країни мають звільнити близько 100 тис. працівників та зменшити кількість літаків на 900.

2. Об'єднані Арабські Емірати: влада закривала польоти на деякий час.

3. Норвегія: найменше обмежила повітряне сполучення серед всіх європейських країн.

4. Китайська Народна Республіка: повітряний пасажиропотік Китаю зменшився майже на 80%. Місцеві лоукостери пропонують ще значно менші ціни на квитки. Для китайських авіаліній це не надто критично, оскільки частина авіапідприємств отримує державні субсидії на обслуговування найбільш популярних напрямків. Адміністрація цивільної авіації Китаю вирішила, що китайські авіалінії можуть здійснювати до кожної з країн один рейс на тиждень.

Щодо України, то постраждали всі аеропорти, особливо критичний стан для тих, які до пандемії відновили свою роботу.

У будь-якому випадку до 2020 року та початку пандемії COVID-19 українська аеропортова галузь показала зростання.

Науковці пов'язують його з наступними причинами:

- стійкий інтерес до України;
- запуск нових напрямків авіакомпаніями;
- покращення регуляторного поля;
- поступове відродження вітчизняних летовищ;
- зниження цін на квитки;
- збільшення купівельної спроможності громадян України.

Висновки до розділу 1

Науково-технічний прогрес обумовив появу нових термінів, серед яких – аеропорт (транспортне підприємство, яке забезпечує перевезення пасажирів, багажу, вантажів та пошти літаками цивільної авіації), авіаційний транспорт (вид транспорту, де транспортний засіб для перевезення пасажирів, пошти і вантажів використовуються повітряні судна важчі за повітря – літаки, вертольоти). Для характеристики економічної ефективності аеропортів використовується поняття рентабельність – відносний показник, що характеризує прибуток на одиницю вкладених коштів.

Головна особливість аеропорту – він не може змінити вид діяльності, своє розташування та обмежений в можливостях диверсифікації виробництва.

До 1999 року аеропорт та авіакомпанія були об'єднані в одну юридичну особу. Сьогодні більшість аеропортів мають самостійний статус. У 1991 році в Україні налічувалося близько 50 цивільних аеропортів, сьогодні їх кількість варіюється від 13 до 19.

Після проведення SWOT-аналізу діяльності аеропортів на мікроекономічному рівні можемо стверджувати, що сильними її сторонами є: зростання доходів від неавіаційної сфери, розвиток сервісних послуг в аеропортах, нові системи контролю авіаційної безпеки. На макроекономічному рівні сильні сторони: зростання ВВП, залучення потужних інвесторів, розвиток ринку авіаперевезень, розвиток бізнес-авіації, впровадження державних програм з розвитку цивільної авіації.

Дослідження аеропортів Європи показало, то лідерами авіаперевезень є: Міжнародний аеропорт імені Шарля-де-Голля, Міжнародний аеропорт Схіпгол, Міжнародний аеропорт Франкфурта-на-Майні, Madrid Barajas Airport, Barcelona-El Prat Airport, Munich Airport, Rome-Fiumicino International Airport «Leonardo da Vinci». Аналіз пасажиропотоків двох найбільших конкурентів – МА Шарля-де-Голля та МА Схіпгол показав, що МА Схіпгол (відомий всім як Амстердамський аеропорт) посідає вже декілька років одне з перших місць у ЄС.

РОЗДІЛ 2.

АНАЛІЗ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ТА ПЕРСПЕКТИВ РОЗВИТКУ РЕГІОНАЛЬНИХ АЕРОПОРТІВ УКРАЇНИ

2.1. Діяльність міжнародних регіональних аеропортів в Україні

Головний аеропорт України МА «Бориспіль» активно займається розвитком внутрішньої інфраструктури. Сьогодні відбувається створення зони трансферних пасажирів, розширення галереї, добудова паркінгу біля терміналу D. У травні 2019 року була затверджена Концепція розвитку міжнародного аеропорту «Бориспіль» на період до 2045 року. Відповідно з документом, метою концепції є:

1. Підвищення рівня безпеки польотів та авіаційної безпеки.
2. Підвищення рівня обслуговування пасажирів.
3. Забезпечення сталого розвитку Аеропорту як міжнародного вузлового.
4. Створення сприятливого інвестиційного клімату для забезпечення розвитку інфраструктури Аеропорту.
5. Подолання зростаючої конкуренції з боку європейських аеропортів.

6. Врахування можливості обслуговування низькобюджетних авіакомпаній в зоні покриття.
7. Розмежування пасажиро- та вантажопотоків в та з Аеропорту.
8. Забезпечення можливості будівництва підземної залізничної колії до центрального терміналу [2].

Щодо головних завдань на 2020-2021 рр., то серед них наступні: реконструкція злітно-посадкової смуги №2, удосконалення терміналу D, розроблення детального плану території аеропорту, розширення зони обслуговування трансферних пасажирів, реконструкція зони видачі багажу для пасажирів внутрішніх рейсів,

Також у 2016 році була затверджена Державна цільова програма розвитку аеропортів на період до 2023 року. Метою даної програми є задоволення потреб держави у забезпеченні стабільного розвитку авіаційної галузі, приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність з міжнародними стандартами, забезпечення набуття Україною статусу транзитної держави з урахуванням її унікального географічного розташування, підвищення ефективності управління державним майном [3].

Як результат даної Програми передбачається наступне:

1. Зменшення часу на наземне обслуговування кожного повітряного судна до 35-40 хв.
2. Підвищення вдвічі транзитного потенціалу головного міжнародного авіаційного транспортного вузла держави.
3. Розвиток неавіаційної діяльності аеропортів до 40% загальних доходів аеропортів.
4. Активізація державно-приватного партнерства з утримання та експлуатації аеропортів та створення сприятливого інвестиційного клімату для розвитку авіаційної галузі.
5. Збільшення частки авіаційних перевізників, що працюють за моделлю «лоу-кост».

6. Збільшення загального пасажиропотоку до рівня 24, 3 млн. пасажирів до 2023 року [3].

7. Створення не менш як 1000 додаткових робочих місць.

8. Збільшення пропускної спроможності аеропортів удвічі, а також приведення рівня надання послуг в аеропортах у відповідність до міжнародних стандартів.

Наведемо список усіх аеропортів України:

1. Державне Підприємство (ДП) «Міжнародний Аеропорт (МА) Бориспіль».

2. ДП «МА Львів» ім. Данила Галицького.

3. ТОВ «МА Дніпро».

4. Комунальне Підприємство (КП) «МА Запоріжжя».

5. КП «Миколаївський МА».

6. МА Івано-Франківськ (ТзОВ «Скорзонера»).

7. КП «МА Київ (Жуляни)».

8. КП «МА Кривий Ріг».

9. КП «МА Одеса».

10. Обласне комунальне підприємство (ОКП) «МА Рівне».

11. ОКП «Аеропорт Суми».

12. Закарпатське ОКП «МА Ужгород».

13. Тернопільське ОКП «Фірма Тернопільавіаавтотранс».

14. ТОВ «Нью системс АМ» (МА Харків).

15. КП «МА Чернівці» імені Леоніда Каденюка.

16. КП Херсонської Обласної Ради «Херсонські авіалінії».

17. Полтавське ОКП «Аеропорт Полтава».

18. КП «Аеропорт Вінниця».

19. КП «Аеропорт Черкаси Черкаської обласної ради».

20. Дочірнє Підприємство «МА Житомир імені С. П. Корольова» ТОВ «Акорд».

МА «Запоріжжя» - міжнародний аеропорт, працює цілодобово, використовує дві злітно-посадкові смуги (грунтова та штучна). Створений 15 жовтня 1943 року. Ситуація щодо розвитку аеропорту змінилася у 2013 році, коли запорізький аеропорт змінив форму власності та був переданий у власність місцевій територіальній громаді.

З 2015 року аеропорт співпрацює з такими перевізниками, як: Turkish Airlines, Pegasus Airlines, Atlasglobal. У 2016 році були розроблені заходи з розвитку аеропорту та забезпечення його роботи. Було виконано капітальний ремонт терміналів, реконструкція світлосигнального обладнання злітно-посадкової смуги, придбані декілька одиниць необхідної техніки. У 2017 році підписані договори з авіакомпаніями Anda Air та Bravo. У 2018 році компанія почала співпрацювати з одним з найбільших європейських перевізників Polish Airlines LOT. А у 2020 році аеропорт прийняв перший рейс із Будапешту (прямий). Також у 2020 році відкрили новий термінал для обслуговування пасажирів. В перспективі аеропорт планує поглиблювати співпрацю з іншими глобальними авіакомпаніями та удосконалювати інфраструктуру аеропорту.

Міжнародний аеропорт «Львів» імені Данила Галицького – міжнародний аеропорт, найбільший у Західній Україні за пасажиропотоком та маршрутною мережею. Аеропорт обслуговує наступні авіакомпанії:

- «Міжнародні Авіалінії України»
- «LOT»
- «Азур Ейр Україна»
- «Pegasus Airlines»
- «Атласджет Україна»
- «Austrian Airlines»
- «Turkish Airlines»
- «Deutsche Lufthansa AG»
- «Роза Вітрів»
- «Azerbaijan Airlines»
- «Belavia»

- «Дніпроавіа»
- «Мотор Січ»
- «Bravo Airways»
- «ЯнЕйр»
- «Ellinair»
- «SprintAir SA».

До сильних сторін за СВОТ-аналізом аеропорту віднесемо:

1. Зручні слоти.
2. Великий досвід роботи.
3. Висока якість послуг.
4. Налагоджена система роботи.
5. Сучасний пасажирський термінал з резервними потужностями.
6. Наявність сучасного програмного забезпечення RESA.
7. Туристична привабливість міста Львів.
8. Потужний рекреаційний потенціал прилеглих територій.
9. Можливість приймати на злітно-посадковій смузі

широкофюзеляжні літаки (CAT – D).

Можливості:

1. Відкрите небо.
2. Ріст аеромобільності пасажирів.
3. Потенціал розвитку вантажних авіаперевезень.
4. Розвиток авіакомпаній у сегменті бізнес авіації.
5. Зміни у формуванні політиці в галузі авіаційного транспорту.
6. Оголошення відкритого неба з Сполученими Штатами Америки.
7. Залучення нових традиційних і low-cost авіаперевізників.
8. Інвестиції у розвиток авіаційної і неавіаційної діяльності та

інфраструктури.

9. Вдосконалення сфери туристичних послуг в регіоні.

Слабкі сторони:

1. Мала кількість вантажних авіаперевезень.

2. Відсутність досконалої процедури нормативного врегулювання базування авіаперевізників.
3. Сезонність аеропорту.
4. Розвиток неавіаційної діяльності.
5. Недостатнє наземне сполучення з обласними центрами зони обслуговування.
6. Відсутність базових низько-бюджетних авіаперевізників.
7. Надмірна пропускна спроможність для поточного попиту.
8. Неоптимальна організаційна структура аеропорту та чисельність персоналу.

Загрози:

1. Більш динамічний розвиток аеропортів-конкуrentів.
2. Конкуренція з іншими видами транспорту.
3. Низька купівельна спроможність громадян.
4. Соціальна і політична нестабільність.
5. Польські аеропорти з низько-бюджетними авіакомпаніями.
6. Активізація збройного конфлікту на Сході України.

На 2021 рік заплановано встановлення електричних котлів для забезпечення тепловою енергією аеропорту на опалювальний сезон. На 2022 рік заміну зовнішніх водопровідних мереж на пластмасові поліетиленові труби.

Аеропорт Міжнародний аеропорт «Дніпро» є власністю компанії «Дніпроавіа», що входить до групи «Приват». Щодня може обслуговувати до 3000 пасажирів.

У 2021 році назва змінилася з «Дніпропетровськ» на «Дніпро». Для вирішення нагальних питань аеропорту інвестовано близько 3 млрд доларів. Сьогодні розпочали масштабну реконструкцію, яка передбачає будівництво нового терміналу, злітно-посадкової смуги, модернізацію аеродромної інфраструктури.

Також постійно вдосконалюються виробничі процеси, проходить безперервне навчання та підвищення кваліфікації персоналу.

За даними статистики розглянемо пасажиропотоки до 3-х аеропортів за 2009-2019 рр.

Таблиця 2.1

Пасажиропотік МА «Бориспіль» з 2009 по 2019 рр.

Рік	Пасажиропотік аеропорту	Загальний пасажиропотік у країні	Частка аеропорту, %
2009	5 795 100	8 894 900	64%
2010	6 694 212	10 242 500	66%
2011	8 047 115	12 464 800	-64%
2012	8 478 000	14 107 000	-60%
2013	7 932 000	15 134 600	-52%
2014	6 890 443	10 896 500	63%

Продовження табл. 2.1

2015	7 277 135	10 695 200	68%
2016	8 650 000	12 929 900	-67%
2017	10 554 757	16 499 500	-64%
2018	12 603 271	20 550 000	-63%
2019	15 260 000	24 336 600	-63%

Джерело: згруповано автором за даними [4].

З табл. 2.1, у 2019 році пасажиропотік МА «Бориспіль» був 15 260 000, у 2018 році – 12 603 271, у 2017 році – 10 554 757.

Покажемо динаміку пасажиропотоку МА «Бориспіль» на рис. 2.1.

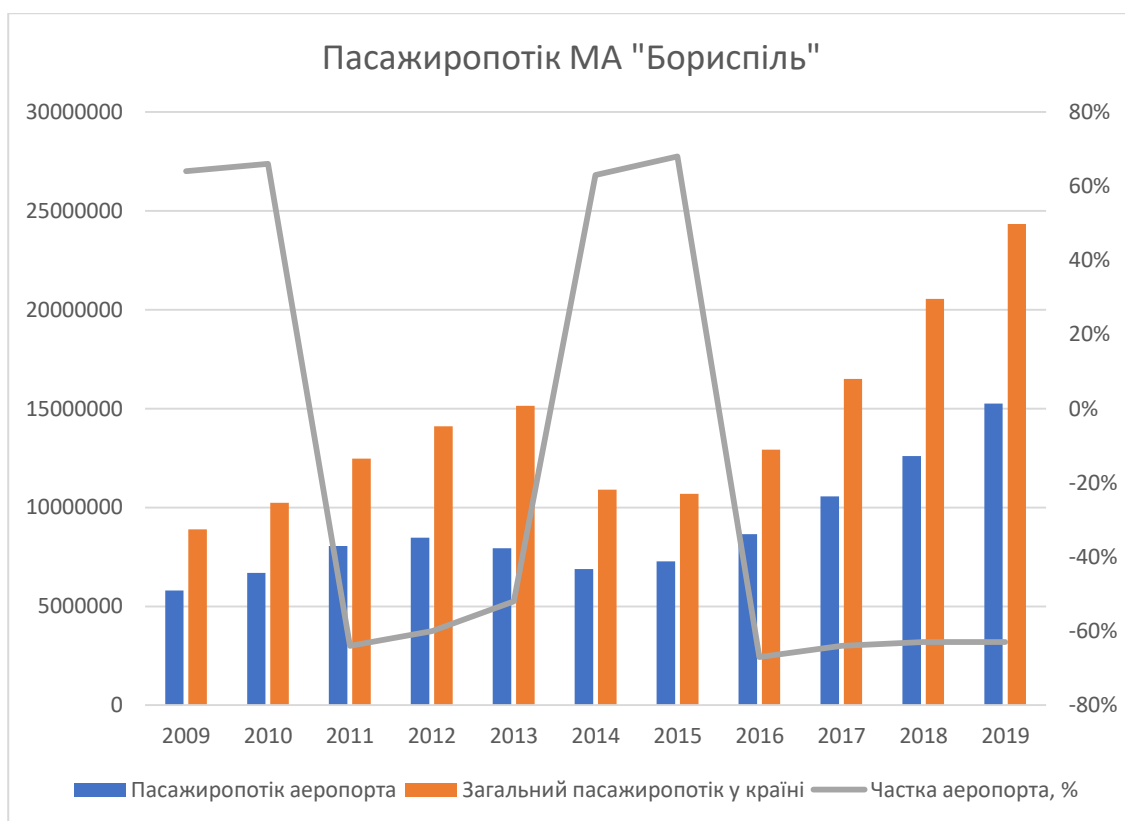


Рис. 2.1. Пасажиропотік МА «Бориспіль» в динаміці.

З рис. 2.1 бачимо, що пасажиропотік аеропорту з 2009 по 2012 рік зростав, з 2012 року по 2014 рік спав, з 2015 року по 2019 рік зростав.

Таблиця 2.2

Пасажиропотік МА «Львів» ім. Данила Галицького з 2009 по 2020 рр.

Рік	Пасажиропотік аеропорту	Загальний пасажиропотік у країні	Частка аеропорту, %
2009	452 300	8 894 900	5%
2010	481 900	10 242 500	-5%
2011	296 900	12 464 800	-2%
2012	576 000	14 107 000	4%
2013	700 800	15 134 600	5%
2014	585 200	10 896 500	6%
2015	570 570	10 695 200	-5%
2016	738 000	12 929 900	6%
2017	1 080 000	16 499 500	7%
2018	1 597 700	20 550 000	8%
2019	2 217 400	24 336 600	9%
2020	877 700	8 664 500	10%

Джерело: згруповано автором за даними [5].

З табл. 2.2, у 2020 році пасажиропотік МА «Львів» склав 877 700, у 2019 році – 2 217 400, у 2018 році – 1 597 700.

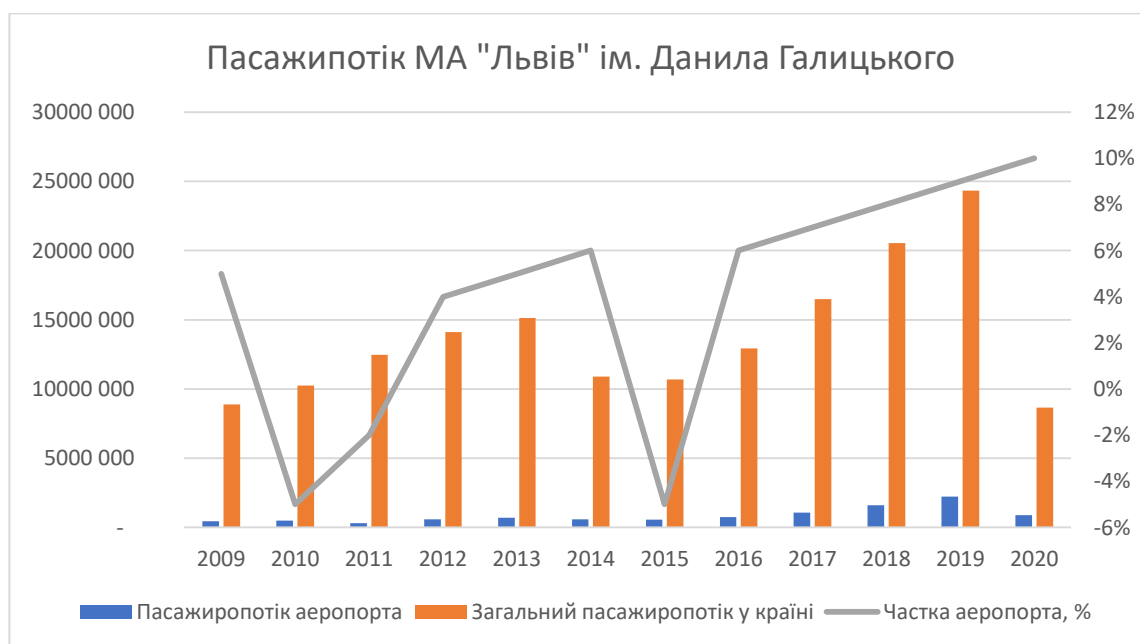


Рис. 2.2. Пасажиропотік МА «Львів» ім. Данила Галицького 2009-2020 рр.

З рис. 2.2 бачимо, що пасажиропотік аеропорту з 2009 року по 2010 рік зростав, з 2010 року по 2011 рік спав, з 2011 року по 2013 рік зростав, з 2013 року по 2015 рік спав, з 2015 року по 2019 зростав, у 2020 році спав.

Таблиця 2.3

Пасажиропотік МА «Дніпро» з 2010 по 2019 рр.

Рік	Пасажиропотік аеропорту	Загальний пасажиропотік у країні	Частка аеропорту, %
2010	341 430	10 242 500	3%
2011	426 532	12 464 800	3%
2012	444 150	14 107 000	-3%
2013	454 981	15 134 600	-3%
2014	446 798	10 896 500	4%
2015	346 014	10 695 200	-3%
2016	284 914	12 929 900	-2%
2017	276 900	16 499 500	-2%
2018	299 250	20 550 000	-2%
2019	338 888	24 336 600	-1%

Джерело: згруповано автором за даними [6].

З табл. 2.3, у 2019 році пасажиропотік МА «Дніпро» був 338 888, у 2018 році – 299 250, у 2017 році – 276 900.



Рис. 2.3. Пасажиропотік МА «Дніпро» 2010-2019.

З рис. 2.3 бачимо, що пасажиропотік аеропорту з 2010 року по 2013 рік зростає, з 2013 року по 2017 спав, з 2017 року по 2019 рік зростає.

Спад у 2013-2014 рр. пов'язані з військовим конфліктом на Сході України, у 2020 році у зв'язку з світовою пандемією COVID-19.

2.2. Аналіз фінансових показників діяльності ПOKП «Аеропорт-Полтава»

Полтавське обласне комунальне підприємство «Аеропорт-Полтава» – аеропорт з пасажирським терміналом загальною площею 5 тис. м. кв. та проектною пропускною потужністю 400 пасажирів за годину. Довжина його злітно-посадкової смуги – 2, 55 км. Аеропорт почали будувати у 1923 році, а вже 25 травня 1924 року він почав свою роботу. Тоді був виконаний перший рейс за напрямком Харків – Полтава – Київ.

Через 2 роки відкрилися рейси за маршрутами Одеса – Полтава – Дніпропетровськ, Ростов – Полтава – Київ.

У 1961 році побудували аеровокзал місцевих повітряних ліній на 75 пасажирів за годину. Через 8 років аеропорт перший раз прийняв літак АН-10. А у 1975 році завершено будівництво штучної злітно-посадкової смуги довжиною 2000 м і шириною 42 м. Через 6 років аеропорт почав приймати літаки ЯК-42.

Через 3 роки завершили будівництво аеровокзалу на 400 пасажирів за годину. З аеропорту виконувалися регулярні рейси до:

1. Києва.
2. Сімферополя.
3. Львова.
4. Донецька.
5. Архангельська.
6. Ленінграда.
7. Єревана.

8. Мінська.

Також здійснювалися перевезення вахтових бригад нафтовиків до Тюменської області. У 1989 році злітно-посадкову смугу подовжили до 2550 м.

У 1990 році з аеропорту відправили 145 тис. пасажирів, 79 тон пошти та 3717 тон вантажу. На наступний рік через погіршення економічного становища держави почалося зменшення авіаперевезень через Полтавський аеропорт.

У 2002 році була явна загроза закриття аеропорту Міністерством транспорту України, адже він був збитковим. Тому Кабінет Міністрів України прийняв розпорядження, щоб передати аеропорт у спільну власність територіальних громад Полтавської області.

На наступний рік на аеропорт народні депутати виділили перші 100 тис. грн., що допомогло утримувати підприємство в робочому стані.

Сьогодні аеропорт – складний майновий комплекс. Довжина периметра – 10200 метрів. На території аеропорту авіакомпанія «Меридіан», Полтавська служба організації повітряного руху Украероруху та авіаметеостанція Полтавського обласного центру з гідрометереології здійснюють свою діяльність.

Під час Євро-2012 він розглядався як резервний до харківського аеропорту.

У 2017 році аеропорт набув статусу міжнародного. У 2018 році, після реконструкції, аеропорт вперше прийняв пасажирський рейс, а у 2019 році – перший чартерний рейс в Шарм-ель-Шейх та, згодом, до Туреччини. Також у 2019 році у аеропорту з'явився власний веб-сайт.

Впродовж 2017-2018 рр. аеропорт обслужив 1307 пасажирів [11]. На жаль, цей показник в 16 разів менше, ніж було передбачено Державною цільовою програмою розвитку аеропортів на період до 2023 року (затверджена у 2016 році).

99% польотів за 2017-2018 рр. – учбово-тренувальні, здійснюються школою «Кондор». Судна: Beechcraft 76 Duchess та AT-3 R100 Aero.

За ці роки від «Кондору» підприємство отримало наступні кошти – табл.

2.4.

Таблиця 2.4

Витрати на оплату комунальних послуг, придбання паливно-мастильних матеріалів, поточний ремонт техніки, сплату податків та відрядження працівників

Рік	За планом	За фактом	
		Комерційні рейси	Учбово-тренувальні польоти
2017	7500	41	2819
2018	7900	59	5592

Джерело: згруповано автором за даними [11].

Як бачимо з табл. 2.4, витрати були значно менше запланованих.

Таблиця 2.5

Запланована та фактична кількість пасажирів до обслуговування

Рік	За планом, обслуговуваних пасажирів	За фактом, обслуговуваних пасажирів
2017	9000	339
2018	12000	968
2019	54000	-
2020	54000	-
2021	72000	-
2022	72000	-
2023	72000	-

Джерело: згруповано автором за даними [11].

Як бачимо з табл. 2.5, у 2017 році було виконано 3,77% плану, а у 2018 – 8,07%.

Сьогодні аеропорт закритий на реконструкцію. Всередині був проведений капітальний ремонт, на порядку денному питання авіаполоси, над якою працюють. Також важливим питанням є належне виділення коштів та їх правильний перерозподіл. Щоб повністю добудувати його, потрібно більше 200

млн грн. Великою перевагою є те, що з аеропорту почали відбуватися рейси до Єгипту та Туреччини. Також підписаний безстроковий договір про прийом 27 гелікоптерів та постійне базування 6 бортів. Гелікоптери – Мі-8МТВ-1. За надання майданчика щомісяця будуть надходити кошти 150-250 тис. грн. (залежно від операцій). Аеропорт веде переговори з запорізькою компанією «Мотор Січ», польською «ЛОТ», «Білоруськими авіалініями», «Турецькими авіалініями» та МАУ щодо подальшої співпраці.

У 2023 році на честь 100 річчя аеропорту планується масштабне його святкування та вихід з кризового стану, нові контракти з авіакомпаніями, активізація діяльності, збільшення пасажиропотоків, вантажопотоків. Особливе місце аеропорт займає для жителів Полтави та її округів, адже люди можуть вільно літати у теплі країни без довгого перебування в дорозі до інших міст.

Дата реєстрації підприємства – 10/04/2001. Чинний директор – Окара Володимир Ігорович. Розмір статутного капіталу – 0,00 грн. Організаційно-правова форма – комунальне підприємство. Форма власності – державна власність, власність територіальних громад.

Основний вид діяльності – 51.10 - Пасажирський авіаційний транспорт.

Також аеропорт займається такими видами діяльності:

01.61 - Допоміжна діяльність у рослинництві;

47.11 - Роздрібна торгівля в неспеціалізованих магазинах, переважно продуктами харчування, напоями та тютюновими виробами;

49.39 - Інший пасажирський наземний транспорт, н. в. і. у.

49.41 - Вантажний автомобільний транспорт;

51.21 - Вантажний авіаційний транспорт.

Засновник аеропорту – Полтавська обласна рада, код ЄДРПОУ – 22530614. Правова форма – комунальне підприємство. Всього активів – 10 млн грн. Кількість працівників – 65.

Виручка аеропорту від реалізації послуг з 2015 року по 2018 рік зростала, у 2018 році становила 706,5% 2015 року, що свідчить про значне її збільшення. У 2019 році виручка впала на 47% порівняно з 2018 роком. Прибутки/збитки до

обкладання податками зростали з 2015 року по 2018 рік, у 2019 впали. Така ж ситуація з прибутками/збитками за період та рухом грошових коштів. Всього активи з 2015 року по 2017 рік зменшилися, з 2017 року по 2018 рік зросли, а з 2018 року по 2019 рік знову зменшилися. Власний капітал з 2015 року по 2016 рік зменшився, з 2016 року по 2019 рік зростає. Динаміку цих показників представлено у табл. 2.6.

Таблиця 2.6

Основні фінансові показники

Показник	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2015
Виручка від реалізації	12 499 900	23 484 700	5 674 300	3 898 200	3 324 000
Прибутки/збитки до обкладання податками	291 600	517 600	56 700	- 123 600	- 473 500
Прибутки/збитки за період (чистий дохід)	291 600	424 400	56 700	- 123 600	- 215 300
Рух грошових коштів	291 600	424 400	56 700	- 123 600	- 215 300
Всього активи	10 048 200	11 963 100	4 353 900	5 111 300	5 486 000
Власний капітал	4 923 500	4 631 900	4 114 300	4 057 600	4 366 300
Коефіцієнт покриття (х)	0,43	0,39	10,11	0,9	0,83
Маржа прибутку (%)	2,33	2,2	1	-3,17	-14,24
Рентабельність акціонерного капіталу (%)	5,92	11,18	1,38	-3,05	-10,84
Рентабельність залученого капіталу (%)	5,92	11,18	1,33	-2,94	-10,34
Коефіцієнт платоспроможності (%)	49	38,72	94,5	79,38	79,59
Число працюючих	65	53	44	42	42

Джерело: згруповано автором за даними [28].

Коефіцієнт покриття (коефіцієнт поточної ліквідності) – співвідношення оборотних активів та поточних зобов'язань. Показник поточної ліквідності – індикатор здатності компанії відповідати за поточними зобов'язаннями за допомогою оборотних активів. Цей показник демонструє, скільки в компанії є гривень оборотних коштів на кожен гривню поточних зобов'язань. Нормативне значення в рамках 1-3, більш бажане – 2-3. Показник нижче нормативного значення позначає, що в компанії проблемний стан платоспроможності, оборотних активів недостатньо, щоб відповідати за поточними зобов'язаннями.

Поточна ліквідність = Оборотні активи / Поточні зобов'язання

Як бачимо, показник аеропорту лише у 2017 році мав хороше значення. У 2019 році дані показують, що компанія не могла вчасно відповідати за своїми зобов'язаннями. На кінець року в компанії залишилося лише 0,43 грн на кожен гривню поточних зобов'язань, що веде до зниження довіри до компанії. У разі виникнення системної кризи ліквідності компанія може бути оголошена банкрутом.

Маржа прибутку – показник рентабельності, який вимірює обсяг операційного прибутку (валового прибутку за вирахуванням операційних витрат), згенерований кожною гривню продажів.

Нормативне значення показника для аеропорту більше 5.

Рентабельність реалізованої продукції за прибутком від продажів = Фінансові результати від операційної діяльності / Чистий дохід (виручка) * 100%.

Компанія жодного разу за період 2015-2019 рр. не досягла нормативного значення показника, але позитивним є його тенденція покращення, яка спостерігалася весь період.

Рентабельність акціонерного капіталу – характеризує ефективність використання вкладеного в компанію власного капіталу і є нормою прибутку на власний капітал.

Рентабельність акціонерного капіталу = (Чистий прибуток компанії / Вкладений в компанію власний капітал) * 100%.

Даний показник актуальний для акціонерів, адже показує верхній кордон дивідендів.

Позитивним є збільшення показника з 2015 року по 2018 рік, але з 2018 року по 2019 рік відбулося його зменшення.

Рентабельність позикового капіталу = (Чистий прибуток / Середня величина позикового капіталу) *100%.

Динаміка даного показника така ж, як динаміка рентабельності акціонерного капіталу.

Коефіцієнт платоспроможності – показник, який характеризує ту частину короткотермінових фінансових зобов'язань компанії, яка може бути сплачена за рахунок першокласних ліквідних активів, тобто спроможність компанії негайно погасити свою короткотермінову кредиторську заборгованість. Нормативне значення показника – 0,2-0,25.

Коефіцієнт платоспроможності = готівка / поточні зобов'язання.

Як бачимо, даний показник у компанії покращився з 2015 року по 2016 рік, з 2016 року по 2017 рік погіршився, з 2017 року по 2018 рік покращився, та з 2018 року по 2019 рік знову незначно погіршився.

Кількість працівників зростає з 2015 року, що є ознакою розширення та покращення аеропорту.

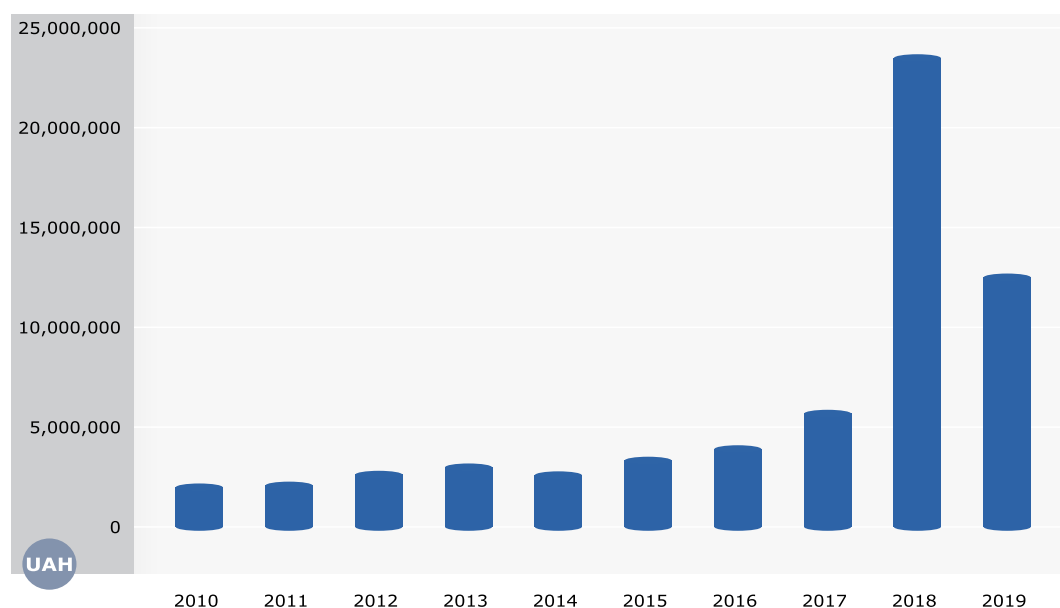


Рис. 2.4. Виручка від реалізації з 2010 по 2019 рр. [28].

Як бачимо з рис. 2.4, з 2010 року по 2013 рік виручка аеропорту зростала, з 2013 року по 2014 рік впала, у зв'язку з початком військових сутичок на Сході України, з 2014 року по 2018 рік зростала, у 2019 році впала, але цей спад пов'язаний з більшим використанням коштів на потреби аеропорту.

Динаміку показників балансу ПOKП «Аеропорт-Полтава» представлено у таблиці 2.7.

Таблиця 2.7

Статті Балансу ПOKП «Аеропорт-Полтава»

Стаття Балансу	2019	2018	2017	2016	2015
Основні засоби	7 836 100	9 081 300	3 464 500	4 301 900	4 731 000
Матеріальні ОЗ	7 836 100	9 081 300	3 464 500	4 301 900	4 731 000
ОЗ	7 649 800	6 683 800	3 272 600	3 613 600	4 032 800
Незавершене будівництво	186 300	2 397 500	191 900	688 300	698 200
Оборотні кошти	2 212 100	2 881 800	889 400	809 400	755 000
Запаси	344 800	343 900	298 500	176 200	91 100
Сировина	344 800	343 900	298 500	176 200	91 100
Дебітори (покупці і замовники)	496 600	254 600	194 500	560 300	588 400
Інші оборотні кошти	1 370 700	2 283 300	396 400	72 900	75 500
Інші кошти до отримання	708 500	1 827 600	162 300	1 600	27 200
Грошові кошти	658 200	447 400	231 800	43 200	23 200
Інші оборотні кошти	4 000	8 300	2 300	28 100	25 100
Всього активів	10 048 200	11 963 100	4 353 900	5 111 300	5 486 000
Власний капітал	4 923 500	4 631 900	4 114 300	4 057 600	4 366 300
Статутний капітал	8 182 300	8 182 300	8 182 300	8 182 300	8 182 300
Інший власний капітал (включаючи резерви)	- 3 258 800	- 3 550 400	- 4 068 000	- 4 124 700	- 3 816 000
Додатковий капітал	2 012 100	2 012 100	2 012 100	2 012 100	2 197 200
Нерозподілений прибуток	- 5 270 900	- 5 562 500	- 6 080 100	- 6 136 800	- 6 013 200

Продовження табл. 2.7

Довгострокові зобов'язання	-	-	151 600	151 600	214 200
Поточні зобов'язання	5 124 700	7 331 200	88 000	902 100	905 500
Кредитори (постачальники і підрядники)	4 300	4 600	2 800	26 100	26 300
Інші поточні зобов'язання	71 100	160 300	85 200	876 000	879 200
Заборгованість перед персоналом компанії	35 600	39 600	36 700	61 400	116 600
Заборгованість по податкам і зборам	-	85 900	6 900	96 700	117 300
Інші кредитори	-	-	-	497 600	395 500
Інші короткострокові зобов'язання	35 500	34 800	41 600	220 300	249 800
Всього капітал та зобов'язання	10 048 200	11 963 100	4 353 900	5 111 300	5 486 000
Робочий капітал	837 100	593 900	490 200	710 400	653 200
Чисті оборотні кошти	- 2 912 600	- 4 449 400	801 400	- 92 700	- 150 500

Джерело: згруповано автором за даними [28].

Як бачимо з табл. 2.7 основні засоби аеропорту зменшувалися з 2015 року по 2017 рік, з 2017 року по 2018 рік значно зросли, а з 2018 року по 2019 рік зменшилися. Тенденція загалом активів така ж. Власний капітал з 2015 року по 2016 рік зменшився, з 2016 року по 2017 рік збільшився, з 2017 року по 2019 рік збільшився.

Поточні зобов'язання з 2015 року по 2017 рік значно впали, з 2017 року по 2018 рік значно зросли, з 2018 року по 2019 рік зменшилися. Заборгованість перед персоналом компанії з 2015 року по 2017 рік впала, з 2017 року по 2018 рік зросла, а з 2018 року по 2019 рік впала нижче рівня 2017 року.

Таблиця 2.8

Статті Звіту про фінансові результати ПОКП «Аеропорт-Полтава»

Статті Звіту про фінансові результати	2019	2018	2017	2016	2015
Виручка від реалізації/Оборот	12 499 900	23 484 700	5 674 300	3 898 200	3 324 000
Виручка від реалізації основної продукції	3 416 400	2 307 400	1 015 700	263 200	392 100
Собівартість продукції	10 987 500	16 076 800	3 932 300	2 416 300	1 311 600
Валовий прибуток	1 512 400	7 407 900	1 742 000	1 481 900	2 012 400
Інші операційні витрати	1 220 800	6 890 300	1 685 300	1 605 500	2 485 900
Інші операційні витрати	1 220 800	6 890 300	1 685 300	1 605 500	2 485 900
Операційний прибуток (збиток)	291 600	517 600	56 700	- 123 600	- 473 500
Прибутки (збитки) до податкового обкладення	291 600	517 600	56 700	- 123 600	- 473 500
Податки	-	93 200	-	-	-
Поточний податок на прибуток	-	93 200	-	-	-
Прибутки (збитки) після податкового обкладення	291 600	424 400	56 700	- 123 600	- 473 500
Прибуток за період	291 600	424 400	56 700	- 123 600	- 215 300
ЕВІТ	291 600	517 600	56 700	- 123 600	- 473 500

Джерело: згруповано автором за даними [28].

Як бачимо з табл. 2.8, виручка аеропорту з 2015 року по 2018 зростала, з 2018 року по 2019 рік зменшилася. Прибуток за цей період показує таку ж динаміку, як і виручка. Прибуток на працівника з 2015 року по 2018 рік покращувався, з 2018 року по 2019 рік зменшився. Динаміка виручки на працівника така ж сама. Акціонерний капітал на працівника з 2015 року зменшується.

ЕВІТ – показник прибутку компанії, в якому враховуються всі витрати, а не відсотки та податок. $ЕВІТ = \text{Дохід} - \text{Операційні витрати}$. ЕВІТ – прибуток до сплати відсотків і податків. З таблиці бачимо, що його тенденція відповідає тенденціям виручки та прибутку.

Коефіцієнти та аналіз показників ПОКП «Аеропорт-Полтава»

Коефіцієнти та аналіз	2019	2018	2017	2016	2015
Рентабельність акціонерного капіталу (%)	5,92	11,18	1,38	-3,05	-10,84
Рентабельність залученого капіталу (%)	5,92	11,18	1,33	-2,94	-10,34
Рентабельність активів (%)	2,9	4,33	1,3	-2,42	-8,63
Маржа прибутку (%)	2,33	2,2	1	-3,17	-14,24
Валова маржа (%)	12,1	31,54	30,7	38,02	60,54
ЕВІТ Маржа (%)	2,33	2,2	1	-3,17	-14,24
Рух грошових коштів / Оборот (%)	2,33	1,81	1	-3,17	-6,48
Оборот чистих активів (х)	2,54	5,07	1,33	0,93	0,73
Оборот запасів (х)	36,25	68,29	19,01	22,12	36,49
Оборот дебіторської заборгованості (дні)	14,3	3,9	12,34	51,74	63,73
Оборот кредиторської заборгованості (дні)	0,12	0,07	0,18	2,41	2,85
Коефіцієнт покриття (х)	0,43	0,39	10,11	0,9	0,83
Коефіцієнт ліквідності (х)	0,36	0,35	6,71	0,7	0,73
Ліквідність акціонерного капіталу (х)	n.s.	n.s.	27,14	26,76	20,38
Коефіцієнт платоспроможності (%)	49	38,72	94,5	79,38	79,59
Коефіцієнт структури капіталу	0	0	3,69	3,74	4,91
Прибуток на працівника	4,486	9,766	1,289	-2,943	-11,274
Виручка (оборот) на працівника	192,306	443,108	128,961	92,814	79,143
Акціонерний капітал на працівника	75,746	87,394	93,507	96,61	103,96
Робочий капітал на працівника	12,878	11,206	11,141	16,914	15,552
Загальні активи на працівника	154,588	225,719	98,952	121,698	130,619

Джерело: згруповано автором за даними [28].

Проаналізувавши Фінансовий стан аеропорту за період з 2015 по 2019 рр, можемо стверджувати, що стан підприємства покращився. Але сьогодні неможливо створити конкретні шляхи розвитку аеропорту, оскільки у 2020 році світ сколихнула криза пандемії COVID-19, яка продовжується і у 2021 році.

Тільки після її подолання можна починати стратегію щодо розбудови аеропорту.

2.3. Перспективи розвитку ПОКП «Аеропорт-Полтава»

Авіаційний транспорт, як згадували раніше, є поза конкуренцією серед інших видів транспорту за безпекою та швидкістю доставки пасажирів на великі відстані. Особливості даного виду – далека відстань між перевезеннями та швидкість доставки (пасажирів або ж вантажу). За останні роки повітряний транспорт особливо активізувався, авіакомпанії різних країн світу напрацювали зв'язки, організували ефективне здійснення авіаперевезень, удосконалили нормативно-правову базу.

За допомогою авіагалузі населення окремих країн задовольняє свої потреби у подорожах, вантажо- та пасажироперевезеннях. Створені безліч міжнародних нормативно-правових актів та угод, які підвищують ефективність повітряних перевезень та рівень безпеки у авіації.

Згідно з Державною цільовою програмою розвитку аеропортів до 2023 року передбачається виділити наступні суми коштів (див. табл. 2.10).

Таблиця 2.10

Джерела фінансування аеропортів та відповідні до них суми

Джерела фінансування	Обсяг фінансування, млн. грн.	У тому числі за роками							
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Державні кошти, у тому числі кошти, що залучаються під державні гарантії	5019,38	2185,42	1521,06	621,9	342,5	87	87,5	87	87
Місцеві бюджети	563,54	253,54	52,94	107,75	67,3	22,3	22,3	18,3	19,3

Інші джерела (власні кошти підприємства)	1767,0 8	1128, 18	319,7	235, 7	36,7	11,7	11,7	11, 7	11, 7
Інші джерела (кошти інвестора)	1347,3	890,9	201,3 1	61,9 5	110, 62	41,8 1	20,7 1	10	10
Всього	8697,3	4457, 85	2095, 01	1027 ,3	557, 12	162, 81	142, 21	127	128

Джерело: згруповано автором за даними [3].

До основних завдань належать:

1. Вдосконалення організаційного та нормативно-правового механізму розвитку авіаційної діяльності.
2. Забезпечення розвитку державного підприємства МА «Бориспіль».
3. Забезпечення розвитку державного підприємства МА «Львів» імені Данила Галицького.
4. Забезпечення розвитку комунального підприємства МА «Харків».
5. Забезпечення розвитку ТОВ МА «Дніпропетровськ».
6. Забезпечення розвитку комунального підприємства МА «Київ» (Жуляни).
7. Забезпечення розвитку комунального підприємства МА «Запоріжжя».
8. Забезпечення розвитку комунального підприємства Криворізької міської ради МА «Кривий Ріг».
9. Забезпечення розвитку комунального підприємства МА «Одеса».
10. Забезпечення розвитку обласного комунального підприємства МА «Рівне».
11. Забезпечення розвитку Закарпатського обласного комунального підприємства МА «Ужгород».
12. Забезпечення розвитку комунального підприємства Херсонської обласної ради «Аеропорт–Херсон».

13. Забезпечення розвитку комунального підприємства МА «Чернівці».

14. Забезпечення розвитку комунального підприємства «Аеропорт–Черкаси».

15. Забезпечення розвитку Полтавського обласного комунального підприємства Аеропорт–Полтава.

16. Забезпечення розвитку Тернопільського комунального підприємства «Аеропорт Тернопіль».

17. Забезпечення розвитку Вінницького обласного комунального підприємства «Аеропорт Вінниця».

18. Забезпечення розвитку обласного комунального підприємства «Аеропорт Суми».

Щодо ПОКП «Аеропорт–Полтава» очікується досягнення наступних показників (табл. 2.11).

Таблиця 2.11

Очікувані показники ПОКП «Аеропорт–Полтава»

Найменування завдання	Найменування показника	Значення показника								
		всього	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Забезпечення розвитку аеропорту	Рух повітряних суден, тис. літако-вильотів	64,3	6,8	7,5	7,9	8,3	8,3	8,5	8,5	8,5
	Кількість обслуговуваних пасажирів, тис. осіб	350	5	9	12	54	54	72	72	72

Джерело: згруповано автором за даними [3].

Джерела фінансування заходів проектування та реконструкції аеродромного комплексу, проектування та реконструкції термінального комплексу та відповідні суми фінансових ресурсів для виконання завдань представлені у таблиці 2.12.

Джерела фінансування заходів та відповідні суми

Найменування заходу	Головний розпорядник бюджетних коштів, інвестор	Джерела фінансування (власні кошти, державний бюджет, інші)	Прогнозний обсяг фінансових ресурсів для виконання завдань, млн. грн.	2016	2017	2018	2019
Проектування та реконструкція аеродромного комплексу	Мініфраструктури	Державні кошти, в тому числі кошти, що залучаються під державні гарантії	450	5	150	150	145
		Місцевий бюджет	93		3	45	45
		Інші джерела (власні кошти)					
		Інші джерела (кошти інвестора)	543	5	153	195	190
Проектування та реконструкція термінального комплексу	Мініфраструктури	Державні кошти, в тому числі кошти, що залучаються під державні гарантії	450	5	150	150	145
		Місцевий бюджет	93		3	45	45
		Інші джерела (власні кошти)					

Джерело: згруповано автором за даними [3].

Очікувані результати Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року представлені у табл. 2.13.

Очікувані результати Державної цільової програми розвитку аеропортів
на період до 2023 року

Найменування показника	Одиниця виміру	Значення показників							
		У тому числі за роками							
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Збільшення загального пасажиропотоку	Кількість обслуговуваних пасажирів, млн. осіб	11,9	14,6	15,9	17,4	19	20,6	22,4	24,3
Збільшення пропускної спроможності аеропортів, а також приведення їх якісного рівня у відповідність з міжнародними стандартами	Рух повітряних суден, тис. літаковильотів	317,5 2		1016,06			1819,2		
Підвищення транзитного потенціалу МА «Бориспіль»	Частка загального пасажиропотоку, %	25	27	29	31	33	35	37	40

Активізація державно-приватного партнерства з утримання та експлуатації аеропортів	Кількість реалізованих проектів	1	3	3	4	2	1	2	1
Збільшення частки авіаційних перевізників, що працюють за моделлю «лоу-кост»	Частка загального пасажиропотоку, %	8	10	15	18	21	25	27	30
Створення додаткових робочих місць у регіонах	Кількість місць	90	100	210	150	100	50	150	150

Джерело: згруповано автором за даними [3].

Як бачимо з табл. 2.13, очікувалося збільшення пасажиропотоку пропускної спроможності аеропортів, приведення їх якісного рівня у відповідність з міжнародними стандартами, підвищення транзитного потенціалу МА «Бориспіль», збільшення кількості реалізованих проектів, збільшення частки авіаційних перевізників, створення додаткових робочих місць у регіонах. Особливо останнє стосується ПОКП «Аеропорт-Полтава», адже очікується у 2023 році збільшення кількості персоналу та підвищення заробітної платні працівників аеропорту.

2020 рік став кризовим для авіаційної галузі всього світу (і не лише даної галузі). Рік розпочався з падіння літака Тегеран-Київ, літака МАУ. Наступними діями були впроваджені обмеження перельотів над територією Ірану та Іраку, що зробило неконкурентним азійський напрямок для українських авіакомпаній.

Закриття державних кордонів, призупинення регулярного авіасполучення та інші заходи щодо боротьби з поширенням коронавірусної інфекції

спричинили значний спад пасажиро- та вантажопотоків. Також сталися проблеми з перевезення пошти та передач з-за кордону.

Національна транспортна стратегія України 2030 та Проект Плану дій передбачає наступні дії для розвитку авіатранспорту:

1. Модернізація аеронавігаційного обладнання.
2. Лібералізація авіаперевезень.
3. Підвищення конкурентоспроможності аеропортів.
4. Стимулювання існуючих авіаперевізників.
5. Дерегуляція господарської діяльності.
6. Підвищення конкуренції у галузі авіаперевезень та на ринку наземного забезпечення.

Авіаційна галузь потребує заходів підтримки, системних та комплексних, а також підтримки від бізнесу та держави. На сьогоднішній день українська влада надто мало сприяла підтримці українських аеропортів. У 2020 році було прийнято деякі зміни до Повітряного кодексу України про вдосконалення механізму зборів за пасажирів та тонну вантажу.

Підприємство «Украерорух» взяло кредитні кошти сумою 25 млн євро з метою поповнення обігових коштів, сплату обов'язкових платежів, виплати фонду оплати праці та фінансування аеронавігаційних послуг.

На порядку денному перед урядом наступні завдання: сприяння стабілізаційним кредитам українських авіаперевізникам, щоб погасити заборгованості перед державними аеропортами, надання поворотної фінансової допомоги міжнародним аеропортам та державному підприємству «Украерорух» та стимулювання внутрішніх авіаперевезень.

Серед основних проблем українського ринку авіаперевезень:

1. Значна монополізація.
2. Залежність від рівня економічного розвитку та купівельної спроможності населення України.
3. Застарілий парк повітряних суден.
4. Диспропорційний розвиток наземної бази.

5. Неконкурентоспроможність вітчизняних авіаперевізників.
6. Відсутність інновацій.
7. Неналежна авіаційна безпека.

Україна має великі перспективи збільшення пасажироперевезень авіатранспортом. Особливу увагу необхідно приділити відкриттю нових внутрішніх рейсів та перерозподілити пасажиропотоки із недієздатних аеропортів до таких, що функціонують. Також важливим етапом є привести стан аеропортів України до Європи.

Українські аеропорти можна поділити на 4 категорії:

1. Прогресивні (і новою інфраструктурою).
2. Перспективні (із інфраструктурою, що потребує реконструкції).
3. Умовно-перспективні (що потребують реконструкції).
4. Малоперспективні (малі регіональні аеропорти, доцільність реконструкції яких для цивільних потреб – сумнівна. Ця група – найбільша, бо радянській владі аеродроми були потрібні не стільки для цивільних потреб, як для військових).

ПОКП «Аеропорт-Полтава» відносимо до умовно-перспективних, тобто таких, що потребують реконструкції.

Серед українських аеропортів 50% – муніципальної форми власності, 15% – державної, 35% – змішаної. В Європі 59% – у державній власності, близько 16% – у приватній власності з тенденцією до збільшення частки останньої. МА «Львів» та МА «Бориспіль» – аеропорти в державній власності, мають певні особливості господарювання.

Більшість аеропортів за кордоном управляють або національними відомствами цивільної авіації або заснованими державою спеціалізованими автономними органами управління. Для України оптимальною кількістю аеропортів є один аеропорт в колі радіусом 250-300 км для перельотів всередині України та два - три сучасних аеропорти на 2-3 області, що будуть здатні перевозити по 10-15 млн пасажирів на рік кожен. Більшість аеродромів України потребують реконструкції та будівництва нових аеровокзалів.

Наявні стратегії розвитку авіагалузі України не відображають економічну доцільність певних заходів для забезпечення постійного розвитку аеропортів.

Пропонуємо реалізувати наступні пропозиції:

1. Удосконалити стратегію розвитку авіагалузі України до 2030 року, враховуючи збитки 2020-2021 рр., спричинені світовою пандемією COVID-19.
2. Стимулювати залучення приватного капіталу до управління аеропортами.
3. Розробити маркетингову стратегію просування аеропортів України.
4. Активізувати прикордонні проекти для розвитку регіональних аеропортів.
5. Реконструювати та ремодернізувати аеродроми України.
6. Запровадити комплексну стратегію управління неавіаційними доходами аеропортів України.
7. Стимулювання розвиток інтермодальних перевезень.
8. Підвищити ефективність управління персоналом в аеропортах України.

Безпосередньо для ПOKП «Аеропорт-Полтава» пропонуємо:

1. Повністю завершити реконструкцію злітно-посадкової смуги.
2. Привести нормативно-правову базу до європейських стандартів.
3. Посилити зв'язки з різними світовими авіакомпаніями.
4. Ремодернізувати сайт підприємства та удосконалити маркетингову стратегію просування аеропорту.
5. Показати себе за 5-10 р. як конкурентоспроможну площадку на внутрішньому ринку, а через 15-20 р. на міжнародному.
6. Вирішити питання з дорожніми розв'язками до та з аеропорту (організувати зручний маршрут).
7. Поглибити співпрацю з іншими місцевими органами самоврядування.
8. Отримати більше фінансової допомоги на реалізацію нових ідей керівництва.

Висновки до розділу 2

У результаті дослідження встановлено, що ПОКП «Аеропорт-Полтава» – аеропорт з пасажирським терміналом загальною площею 5 тис. м. кв. та пропускною спроможністю 400 пасажирів за годину. Аеропорт почали будувати у 1923 році. Сьогодні він – складний майновий комплекс. Авіакомпанія «Меридіан», Полтавська служба організації повітряного руху Украероруху та авіаметеостанція Полтавського обласного центру з гідрометереології здійснюють свою діяльність на його території.

У 2017 році аеропорт набув статусу міжнародного. Сьогодні аеропорт закритий на реконструкцію. Особливе місце він займає для жителів Полтави та її округів, адже люди можуть вільно літати у теплі країни без довгого перебування в дорозі до інших міст. За аналізом фінансової звітності, стан підприємства покращився, ведеться більше переговорів з різними авіакомпаніями, передбачається збільшення показників рентабельності, збільшення прибутків та інфраструктурне переоснащення.

2020 рік став кризовим для авіаційної галузі всього світу. Закриття державних кордонів спричинили значний спад пасажиро- та вантажопотоків.

Пропонуємо наступні альтернативні шляхи покращення аеропорту ПОКП «Аеропорт-Полтава»: провести реконструкцію злітно-посадкової смуги, ремодернізувати маркетингову стратегію, активізувати співпрацю та переговори з міжнародними авіакомпаніями, залучати більше коштів від інвесторів та державного бюджету, удосконалити нормативно-правову базу. Дані завдання стосуються і українських аеропортів загалом.

Сьогодні нагальною залишається проблема ефективного регулювання діяльності аеропортів, їх розвиток та притік інвестицій. У зв'язку з корумпованістю української влади значна кількість коштів не надходить у потрібні місця та як наслідок стикаємося з загрозами небезпечних польотів, що є основною перешкодою та питанням для функціонування аеропорту в принципі.

ВИСНОВОК

У дослідженні проведено аналіз понять: аеропорт – підприємство, яке забезпечує перевезення пасажирів, багажу, вантажів та пошти літаками цивільної авіації; авіаційний транспорт – вид транспорту, де як транспортний засіб для перевезення пасажирів, пошти і вантажів використовуються повітряні судна важчі за повітря – літаки, вертольоти; рентабельність – відносний показник економічної ефективності.

Досліджено історію становлення та розвитку аеропортів. До 1999 року аеропорт та авіакомпанія були об'єднані в одну юридичну особу. Сьогодні більшість аеропортів мають самостійний статус. У 1991 році в Україні налічувалося близько 50 цивільних аеропортів, сьогодні їх кількість варіюється від 13 до 19. Після проведення SWOT-аналізу діяльності аеропортів на мікроекономічному рівні можемо стверджувати, що сильними її сторонами є: зростання доходів від неавіаційної сфери, розвиток сервісних послуг в аеропортах, нові системи контролю авіаційної безпеки. На макроекономічному рівні сильні сторони: зростання ВВП, залучення потужних інвесторів, розвиток ринку авіаперевезень, розвиток бізнес-авіації, впровадження державних програм з розвитку цивільної авіації.

Щодо Європи, то основними аеропортами є: Міжнародний аеропорт імені Шарля-де-Голля, Міжнародний аеропорт Схіпгол, Міжнародний аеропорт Франкфурта-на-Майні. У дослідженні проаналізовано пасажиропотоки двох найбільших конкурентів – МА Шарля-де-Голля та МА Схіпгол. МА Схіпгол (відомий всім як Амстердамський аеропорт) посідає вже декілька років одне з перших місць у ЄС. Лідерами пасажироперевезень серед українських аеропортів є МА «Бориспіль», МА «Львів» та МА «Київ». Дослідження діяльності МА «Львів» показало, що його сильними сторонами є: зручні слоти, великий досвід роботи, висока якість послуг, налагоджена система роботи, сучасний пасажирський термінал з резервними потужностями, наявність

сучасного програмного забезпечення RESA, туристична привабливість міста Львів, потужний рекреаційний потенціал прилеглих територій та можливість приймати на злітно-посадковій смузі широкофюзеляжні літаки.

Аналіз діяльності ПOKП «Аеропорт-Полтава» показав, що аеропорт сьогодні – складний майновий комплекс. Авіакомпанія «Меридіан», Полтавська служба організації повітряного руху Украероруху та авіаметеостанція Полтавського обласного центру з гідрометереології здійснюють свою діяльність на його території. У 2017 році аеропорт набув статусу міжнародного. Особливе місце він займає для жителів Полтави та її округів, адже люди можуть вільно літати у теплі країни без довгого перебування в дорозі до інших міст. Прибутки ПOKП «Аеропорт-Полтава» зростали з 2015 року по 2018 рік, проте у 2019 році впали у зв'язку з карантинними заходами. Показник поточної ліквідності показує, що у 2019 році компанія не могла вчасно відповідати за своїми зобов'язаннями, на кінець року залишилося лише 0,43 грн. на кожную гривню поточних зобов'язань.

У результаті дослідження ми виявили, що стан підприємства в 2021 р. покращився, ведеться більше переговорів з різними авіакомпаніями, передбачається збільшення показників рентабельності, збільшення прибутків та інфраструктурне переоснащення. Очікується, що після подолання вірусу та довгого періоду карантину, туристичні потоки значно посиляться.

Безпосередньо для ПOKП «Аеропорт-Полтава» пропонуємо: повністю завершити реконструкцію злітно-посадкової смуги, привести нормативно-правову базу до європейських стандартів, посилити зв'язки з різними світовими авіакомпаніями, оновити сайт підприємства та удосконалити маркетингову стратегію просування аеропорту, показати себе за 5-10 р. як конкурентоспроможну площадку на внутрішньому ринку, а через 15-20 р. на міжнародному, вирішити питання з дорожніми розв'язками до та з аеропорту (організувати зручний маршрут), поглибити співпрацю з іншими місцевими органами самоврядування, отримати більше фінансової допомоги на реалізацію

нових ідей керівництва. Подальший розвиток аеропортів однозначно залежить від економічної та політичної ситуації в країні.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Пасажиропотік аеропортів. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Пасажиропотік_аеропортів_України (дата звернення: 25.05.2021).
2. Концепція розвитку міжнародного аеропорту «Бориспіль» на період до 2045 року. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npras/pro-shvalennya-konceptsiyi-rozvitku-mizhnarodnogo-aeroportu-borispil-na-period-do-2045-roku> (дата звернення: 25.05.2021).
3. Державна цільова програма розвитку аеропортів на період до 2023 року. URL: <https://mtu.gov.ua/files/Державна%20цільова%20програма%20розвитку%20аеропортів%20до%202023%20року.pdf> (дата звернення: 25.05.2021).
4. МА «Бориспіль». URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Міжнародний_аеропорт_«Бориспіль» (дата звернення: 26.05.2021).
5. МА «Львів» ім. Данила Галицького. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Міжнародний_аеропорт_«Львів»_імені_Данила_Галицького (дата звернення: 26.05.2021).
6. МА «Дніпро». URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Міжнародний_аеропорт_«Дніпро» (дата звернення: 26.05.2021).
7. Charles de Gaulle Airport. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Charles_de_Gaulle_Airport (дата звернення: 28.05.2021).
8. Amsterdam Airport Schiphol. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Amsterdam_Airport_Schiphol (дата звернення: 28.05.2021).

9. Стратегічне управління авіатранспортними підприємствами: Монографія // Жаворонкова Г.В., Садловська І.П., Шкода Т.Н., Жаворонков В.О. / За редакцією д.е.н. Жаворонкової Г.В. Київ, 2012. 676 с.
10. Мінімальна зарплата в Європі в 2021 році та де в рейтингу Україна. URL: <https://smartfin.ua/blog/minimalna-zarplata-v-evropi-v-2021-rotsi#:~:text=3%201%20січня%202021%20року,i%20наразі%20становить%206000%20грн> (дата звернення: 30.05.2021).
11. Інтернет-видання Полтавщина. URL: <https://poltava.to/news/49914/> (дата звернення: 31.05.2021).
12. Оцінка розвитку аеропортів та України. Пропозиції UIF. URL: <https://www.slideshare.net/UIFuture/ss-78262445> (дата звернення: 31.05.2021).
13. Перспективи розвитку аеропортів України. URL: <http://rinek.onu.edu.ua/article/view/77017> (дата звернення: 31.05.2021).
14. Сучасний економічний стан та перспективи розвитку міжнародних аеропортів України. URL: <http://naukam.triada.in.ua/index.php/konferentsiji/53-dvadtsyat-tretya-vseukrajinska-praktichno-piznavalna-internet-konferentsiya/570-suchasnij-ekonomichnij-stand-ta-perspektivi-rozvitku-mizhnarodnikh-aeroportiv-ukrajini> (дата звернення: 01.06.2021).
15. Панасюк І. В. Сучасний стан розвитку транспортної галузі України // *Modern problems of globalization processes in the world economy*. Київ, 2019.
16. Панасюк І. В. Наслідки коронавірусу для майбутнього світової економіки // Міжнародна-науково практична конференція «Актуальні проблеми економіки, обліку, фінансів і права». Полтава, 2020. С.33-34.
17. Панасюк І. В. International competitiveness of Ukraine during the pandemic of COVID-19 // I International scientific-practical conference “Economic and business administration development: scientific currencies and solutions”. Київ, 2020. С. 34-36.
18. Panasiuk I.V. The aviation industry of Ukraine: current situation and prospects of development // *POLIT «Challenges of science today»*. Kyiv, 2021.

19. Panasiuk I. V. Trends and prospects of development of the global national air transport markets // Electronic scientific and practical journal INTELLECTUALIZATION OF LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN MANAGEMENT #1 (2020) May`20. NAU, 2020. С. 99-109.

20. Панасюк І. В. Стратегічний розвиток авіаційної галузі України в конкурентному середовищі // Електронний фаховий науково-практичний журнал «Інфраструктура ринку». 48 – 2020. С. 83-86.

21. Панасюк І.В., Ороховська Л.А. Міжнародний ринок авіаперевезень в умовах шоку пандемії // Науковий журнал «Альманах науки», №1 (46) березень 2021 року. С. 7-13.

22. Панасюк І. В. Панасюк І. В. Міжнародна конкурентоспроможність транспортних підприємств // Науково-виробничий журнал "Бізнес-навігатор". Випуск 5-1 (54) 2019. НАУ, 2019. С. 18-23.

23. Транспортная сфера в контексте COVID-19. URL: <https://ach.gov.ru/upload/pdf/Covid-19-transport.pdf> (дата звернення: 04.06.2021).

24. Олександр Більчук виступив з публічним звітом про діяльність Державної авіаційної служби України за 2020 рік. URL: <https://avia.gov.ua/oleksandr-bilchuk-vistupiv-z-publichnim-zvitom-pro-diyalnist-derzhavnoyi-aviatsijnoyi-sluzhbi-ukrayini-za-2020-rik/> (дата звернення: 03.06.2021).

25. МАУ просить владу про підтримку авіакомпанії та авіаційної галузі України загалом. URL: <https://ua.interfax.com.ua/news/economic/706942.html> (дата звернення: 04.06.2021).

26. Updated ICAO Recommendations Support Industry Restart. URL: <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2021-03-12-01/> (дата звернення: 04.06.2021).

27. IATA official web-site. Режим доступу: <https://www.iata.org/> (дата звернення: 03.06.2021).

28. Аеропорт-Полтава. Офіційний веб-портал. URL: <https://aeroport.poltava.ua> (дата звернення: 04.06.2021).